

Ces marins belges qui servirent la France...

Paul Crombet

Herdenking Franse Marinefuseliers te Diksmuide

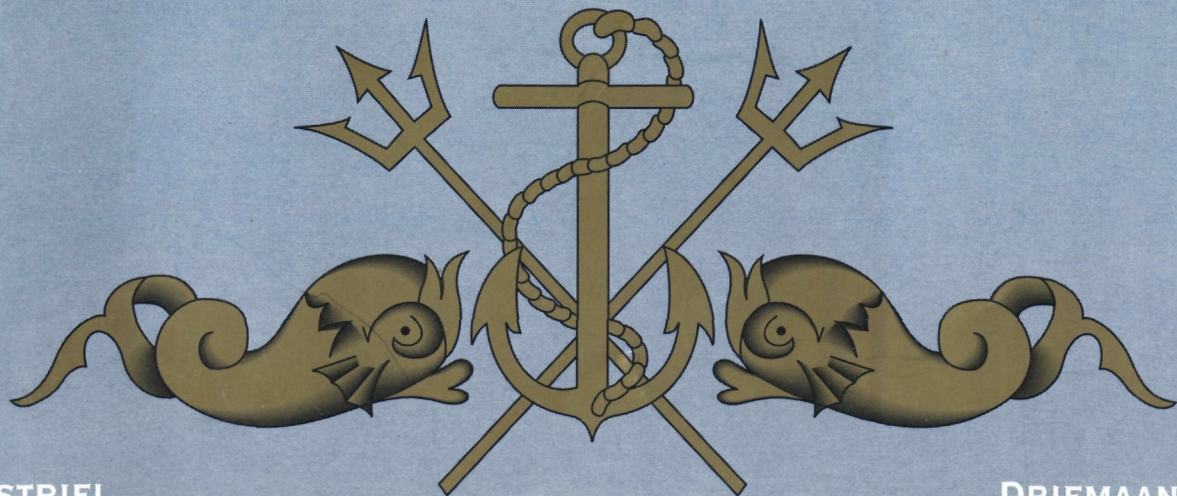
Luitenant-ter-zee Victor Billet (1902-1942)

Un engin farfelu de la guerre d'indépendance:  
la tortue de Bushnell

42e jaargang - 42e année nr. 254 - '99/1

# NEPTUNUS

## *Marine*





# NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP "NEPTUNUS"

door storting/overschrijving  
van **500,-BEF.**

op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van **750,-BEF.**  
nemen, wat overeenstemt  
met de werkelijke kostprijs  
van het tijdschrift of nog  
beter... een **weldoend abon-  
nement** aan **1.000,- BEF.**



# RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement  
de **500,-BEF.** sur notre compte  
en banque  
n° 473-6090311-30  
de NEPTUNUS, Ostende.

Vous pouvez également  
prendre un **abonnement de  
soutien** de **750,-BEF.**  
ce qui correspond au prix de  
revient réel de la revue,  
ou mieux encore... un  
**abonnement de bienfaiteur**  
**1.000,-BEF.**



## "NEPTUNUS"

**42e jaargang - 42e année nr. 254 - '99/1**

### **Directeur - Directeur:**

L. Delprat - Rue Landuyt, 124 - 1440 Braine-le-Château

### **Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:**

J.-C. Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de  
verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet  
noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.**

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs  
auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-  
Major de la Marine**

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift - Revue Maritime Trimestrielle  
Uigever - Editeur: **VZW Neptunus ASBL**

Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende

Prijs per nummer: 150,-BEF

Prix par numéro: 150,-BEF

Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel)

750,-BEF (beschermend - soutien)

1.000,-BEF (weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland: 1.100,-BEF

Abonnement étranger: 1.100,-BEF

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk

Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers -

Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar  
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de  
uitgever.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par  
quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'éditeur.

In België gedrukt bij "Goekint Grafics", 8400 Oostende

Imprimé en Belgique: "Goekint Grafics", 8400 Ostende

Copyright 1999 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

**Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:**

Jean-Claude Vanbostal - Drie Koningenweg, 15 - 8310 Brugge.



# INHOUD

## SOMMAIRE

nr. 1      april      1999  
avril

**Johnny Geldhof: "Ik kan geen twintig jaar meer wachten om mijn droom te verwezenlijken"!**  
door IMR F. Bruneel 3

**Les Uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (IV)**  
par CPV(hre) J.-C. Liénart 7

**BNS Godetia naar Zuid-Amerikaans continent**  
door G.A.H. Toremans 13

**Wandelaar in de Caraïben**  
door G.A.H. Toremans 15

**Visite inhabituelle à Bruxelles**  
par Saint Bernard du Spuikom 16

**Duitse Marine voltooit 2005 MCM Programma**  
door G.A.H. Toremans 17

**Ces marins belges qui servirent la France...**  
**Paul Crombet**  
par J.-M. de Decker 19

**Herdenking Franse Marinefuseliers te Diksmuide**  
door ILZ(R) A. Billiet en FKP(R) Y. Böting 22

**La Royal Navy en lutte sur plusieurs fronts**  
par P. Eygenraam 25

**Luitenant-ter-zee Victor Billet (1902 - 1942)**  
door wijlen J.-B. Dreesen en bijgewerkt door G. Billet 26

**Martiem Panorama**  
**Oostendse haven bedrijfseconomisch verzwakt**  
**Brugse binnenhaven in de kijker**  
door H. Rogie 31

**La chinoise douairière et ses amiraux!**  
par Saint Bernard du Spuikom 35

**De panneschuit VII**  
**De masten en tuigage**  
door Modelbouwclub "Disseltje" 36

**Un engin farfelu de la guerre d'indépendance: la tortue de Bushnell**  
par E. Bauthier 46

**Nice to know** 52

**Woorden uit de zeemanskist: Roer**  
door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen 54

**Boekbespreking**  
**"Koninklijke Nederlandse Stoomvaartmaatschappij"**  
**"Schepen in het klein"**  
**"To sail no more"**  
**"Maritiem jaarnaal 1998"**  
**"Ocean ships"**  
door F. Neyts 56

**Info marine** 59

**Info reserve** 77

**In memoriam Jozef Simons** 78

**ISSN 0028-2790**

**Revue maritime trimestrielle**  
**Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

**Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift**  
L. Delprat

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef**  
J.-C. Vanbostal

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J.-P. Duperroy - Mevr. A.-M. De Backere  
M. Vanderstraeten - Mevr. C. Cappon

**Dienst publiciteit - Service publicité**  
V. Segaert - C. Cappon

**Administratie - Administration**  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
**Neptunus b.p./pb 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66**

**Service vente et abonnements**  
**Verkoop- en Abonnementendienst**  
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30  
500 BEF      jaarlijks / annuel  
750 BEF      beschermend / protecteur  
1.000 BEF      weldoend / bienfaiteur

**Raad van Beheer - Conseil d'administration**

**Président d'honneur - Erevoorzitter** : J.-C. Liénart

**Président - Voorzitter** : L. Delprat

**Penningmeester - Trésorier** : J.-P. Falise

**Sekretaris - Secrétaire** : N. Vansteenkiste

**Beheerders - Administrateurs**  
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,  
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe





# Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**mitsubishi**

Turbo's Hoet P & R N.V.  
Ieperstraat 144a  
B - 8830 Hooglede  
**België**  
Tel.: 051-70 06 91  
Fax.: 051-70 28 12

## HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen N.V.**

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge  
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24



# Johnny Geldhof: "Ik kan geen twintig jaar meer wachten om mijn droom te verwezenlijken!"

Veel mensen dromen ervan om van hun hobby hun beroep te maken maar weinigen slagen daarin. Minder frequent ontmoet je mensen die van hun beroep hun hobby hebben gemaakt. Het is echter wel zo dat die enkelen daar zeer bewust voor kozen. Passie en gedrevenheid zijn hierbij geen ijdele woorden. De 35-jarige kwartiermeester Johnny Geldhof uit Oostrozebeke is zo iemand. Met zelden geziene inzet en motivatie heeft hij een immense collectie marine-uniformen, kentekens, mutsbanden en algemene militaria opgebouwd. Zijn privé-museum (zo zou je het kunnen noemen) is ronduit indrukwekkend. Actueel werkt hij aan een boek over de Belgische sectie van de Royal Navy tijdens de tweede wereldoorlog.



Een gedeelte van de collectie omvat materiaal van de Belgische Sectie van de Royal Navy uit de Tweede Wereldoorlog.

1 maart 1999. Vandaag heeft Johnny 15 jaar dienst bij de Marine. Als dienstplichtige maakte hij deel uit van de bemanning van de Wandelaar. Na zijn afzwaai keerde hij als vrijwilliger terug. De stimulans daartoe kreeg hij reeds op jeugdige leeftijd mee. Zijn pa was immers bij de Marine geweest en ook diens oom, die in 1946 trouwens één van de eerste miliciens was. Johnny kon kiezen tussen de Marine en de para's. Voor deze laatste optie bedankte hij vriendelijk, wegens hoogtevrees.

Beroepshalve werkt Johnny in het munitiedepot van Houthulst. Straks wordt hij munitievernieuwer. Daartoe staat in september een gespecialiseerde cursus op het programma. De wegen van Johnny's beroep en hobby kruisen elkaar voortdurend. Regelmatig kun je hem op één van die kruispunten ontmoeten. Vaak stelt hij zich met plezier ten dienste van exposities die de Marine organiseert (o.a. op de jaarlijkse Dagen van de Marine). Het doet hem deugd om met zijn bezienswaardige verza-

meling naar buiten te treden. Hij droomt er zelfs openlijk van om ooit in Oostende een volwaardig marine-museum uit de grond te stampen. In een geanimeerde babbel lichtte Johnny voor ons blad zijn verzamelpassie toe.

*Alles begon in de jaren '80. Toen raakte Johnny verknocht aan modelbouw en legde zich vooral toe op legertanks. Op het eerste zicht lijkt dit een vreemde combinatie. Tekst en uitleg kregen we van de man zelf:*

"Als kind had ik reeds aan modelbouw gedaan. In 1986 brak ik beide armen en belandde ik voor twee maanden in het militair hospitaal. Dat was in juli en augustus en als je daar van maandag tot vrijdag "zit", kan ik je verzekeren dat je de muren oprijdt. Eenmaal uit het gips, keek ik dus uit naar recreatiemogelijkheden en kwam opnieuw bij modelbouw terecht. Mijn bedrevenheid was ik met de jaren wat kwijtgeraakt en een tank was zowat het eenvoudigste wat je kon maken. Bovendien was mijn grootste interessepunt op dat ogenblik het Ardennen-offensief. Ik kocht heel wat oorlogsboeken want ik wou me hierover optimaal documenteren. Vliegmeetings en musea waren mijn favoriete stekjes. Mijn interesse voor maritieme onderwerpen wakkerde weer aan toen ik later weer aan boord ging".

**Vanwaar de overstap van modelbouw naar het verzamelen van uniformen?**

Wel, tijdens mijn zoektocht naar alerhande documentatie in musea en zo, zag ik zoveel uniformen dat ik daar zowat verliefd op ben geworden. Zo zou je het gerust kunnen stellen. Ik keek ernaar en dacht: "Dat lijkt me wel wat". Nadat ik in 1989 ben gehuwd, begon ik te verzamelen.



**Hoe bouwde je aanvankelijk die collectie op? Je startte met nul uniformen, behalve dat van jou natuurlijk... Hoe kwam je aan het allereerste?**

Eigenlijk moeten we hiervoor terug in de tijd. Mijn eerste "kepietje" kocht ik in 1983 in Frankrijk. Dat was een matrozenmuts die ik er als souvenir kocht. Maar om op jouw vraag terug te komen, in die beginperiode werkte ik aan de wal. Dat gaf me de kans om heel wat contacten te leggen. Ik kende de kleermaker en een vriend van me werkte in de QM. En van het één kwam het ander. Toen verzamelde ik ook landmachtuniformen. Alles wat ik te

**val. Ik neem aan dat je voor jouw hobby toch een heus budget moet incalculeren...**

Ik moet je in alle eerlijkheid zeggen dat ik geluk heb gehad dat mijn echtgenote alles steeds is blijven toelaten. Bij veel andere vrouwen lag ik wellicht al op straat met al mijn materiaal! En ook al is mijn vrouw niet echt gepassioneerd door die uniformen, toch is ze in mijn verzamelhobby de belangrijkste schakel. Je mag doen wat je wil; als de vrouw niet mee wil, lukt niets! Samen besteden we wekelijks tussen de twintig en de dertig uren aan onze collectie; briefwisseling, opzoekingswerk op internet en ga zo maar door.



Een "damar" van de Amerikaanse Marine waakt over de collectie kepies

pakken kreeg, hield ik bij. In juli '90 gingen de grenzen in Berlijn open. Dat schiep bijkomende mogelijkheden voor me. In augustus schuimde ik er alle kraampjes af. Ik kocht er verschillende petten maar marine-uniformen waren echt moeilijk te vinden. Ik vond er een Russische matrozenpet en telde daar 70 mark voor neer. Ander Russisch materiaal kostte slechts 20 mark.

**Een postzegelverzamelaar heeft soms het geluk, zijn verzamelobjecten zomaar in z'n brievenbus aan te treffen maar met marine-uniformen is dat niet echt het ge-**

**heeft het feit dat je zelf militair bent je al vaak geholpen bij het leggen van contacten. Zijn militaire bronnen daardoor soms toegankelijker voor jou?**

Dat hangt ervan af. In een marinekazerne is het uiteraard makkelijker. Zo heb ik bijvoorbeeld een klein pasje om binnen te komen in Kiel. Daar word ik omzeggens op handen gedragen. Ik bouwde daar een vriendenkring op, zelfs onder de officieren. Eén van mijn beste vrienden is een fregatkapitein van de Duitse marine. Ook hij is een passioneel uniformverzamelaar. Vaak ruilen

we stukken. Op de Kielerwoche (*de "Dagen van de Marine" bij onze oosterburen, nvdr.*) nodigt de Duitse Marine me steeds uit als persfotograaf. Gedurende een volle week leggen er ontzettend veel buitenlandse schepen aan. Daar neem ik foto's van. Ik hou me graag op in de buurt van schepen uit bv. Denemarken, Letland en Litouwen.

**En uiteraard probeer je een uniform te versieren voor je verzameling. Maar hoe gaat dat in zijn werk? Je stapt toch niet zomaar aan boord met de mededeling "Goeiemorgen, ik ben Johnny Geldhof uit Oostrozebeke en ik wil een uniform van jullie"...**

Mijn vriend helpt me op dat moment bij het leggen van contacten. Hij is als fregatkapitein in uniform en stapt als eerste aan boord. Ik volg hem in burger in mijn hoedanigheid van journalist want de foto's die ik neem, zijn in eerste instantie bestemd voor de Duitse Marine. Op dat moment werk ik voor hen. Zo word ik aan het personeel voorgesteld en vaak raak ik ook tot bij de commandant van het schip. Vooral op schepen van Oostblok-landen is dat zo. Ik heb altijd twee fotoalbums van mijn verzameling bij en wanneer we dan in de wardroom of de kantine verzeild raken, haal ik die boven. Meestal trekt men grote ogen en ik kan je verzekeren dat alle deuren zich openen. Maar wat een mens al niet moet doen om aan een uniform te komen. Stel je voor, ik hou helemaal niet van Guinness maar op een Iers schip heb ik zo ooit vier Guinnesses moeten binnenkappen en dan was er nog *hun* eten! Maar ik had het er voor over want ik ben wel met twee uniformen van boord gegaan. En die kreeg ik gratis!

**Wat zijn de bedragen die je gemiddeld voor een uniform moet neertellen?**

Dat varieert tussen 500 en 2000 BEF. Ik moet hierbij wel aanstippen dat ik niet meer zo gek ben om daar monsterlijke bedragen voor te betalen. Ik ken van die zotten die tienduizend frank voor een uniform betalen maar daar doe ik niet meer aan mee.



**Ik neem aan dat achter ieder uniform wel een verhaal schuilt. Ofwel over de herkomst van het uniform zelf of rond wat jij hebt moeten verwezenlijken om het stuk te bemachtigen. Wat zijn jouw meest memorabele herinneringen?**

Om mijn collectie uit te breiden, heb ik ooit eens een schrijven gericht aan tal van buitenlandse ambassades. Zo ook enkele jaren geleden aan de Tsjechoslowaakse ambassade. In april '91 was ik aan boord van de Bellis. In de Perzische Golf gingen we de bemanning van de Myosotis aflossen. Een week voor mijn vertrek is de Tsjechoslowaakse ambassade bij me thuis geweest. Ik was er jammer genoeg niet maar ze hebben een volledig matrozenuniform bij de burens afgegeven. Dat is één van mijn mooiste stukken en het wordt door tal van verzamelaars begeerd. Men heeft me al veel fonkelende biljetten voor de neus gehouden maar dat uniform verkoop ik niet. Ik verzamel om te hebben, niet om te verkopen. Ofwel ben je handelaar, ofwel ben je verzamelaar. Een ander uniform met een verhaal is een Amerikaans exemplaar. Via de States was ik in contact gekomen met iemand die duikerskentekens verzamelt en hier op Shape (*Supreme Headquarters Allied Powers Europe, nvdr.*) werkte en woonde. We zijn goeie

vrienden geworden maar die persoon had me nooit verteld dat hij vroeger op onderzeeërs had gewerkt. Op een dag was hij met z'n echtgenote bij ons thuis en kwam dat onderwerp ter sprake. Bovendien ontwaarde hij in mijn opslagplaats een wapenschild van de allereerste duikboot waarop hij had gediend. Het feit dat een Belg zoiets bezat, deed hem iets. Toen hij kort daarop Shape verliet omdat hij in Washington aan de slag moest, kreeg ik z'n spencer cadeau. Het is een prachtexemplaar, voorzien van alle kentekens.

**Je krijgt wellicht vaak uniformen of stukken aangeboden, waarvan herkomst en jaartal niet zijn gekend. Hoe speel je het klaar om die te identificeren?**

Ik heb zo'n 600 videocassettes over de oorlog. Soms helpen die me, maar je begrijpt vast dat ik hou van films waarin men echte, authentieke stukken gebruikt. Bovendien werk ik samen met zo'n 150 correspondenten over de ganse wereld. Op hun beurt zijn dit ook allemaal verwonde verzamelaars, door dezelfde passie gebeten en dus steeds bereid om elkaar te helpen waar mogelijk. Soms sta ik echter voor een onmogelijke opdracht. Zo bezit ik een matrozenkraagje waarvan niemand me precies kan zeggen wat het is.

**Kun je in cijfers een ruwe schatting maken van de omvang die jouw collectie ondertussen heeft aangenomen?**

Ik heb 2.138 mutsbanden, eh...

**Ruw geschat dus ...**

Welja, met dit item was ik gisteravond nog bezig op mijn computer, dus weet ik het heel precies. Voor wat de kentekens betreft, schat ik het aantal op zo'n 5.000. Qua uniformen bezit ik vier- à vijfhonderd verschillende marine-uniformen. Die van de landmacht gebruik ik als ruilmateriaal. En er zijn ook nog zelfgemaakte poppen die de uniformen dragen.

**Je beweert toch niet dat je evenveel poppen als uniformen hebt?**

Neen, dat niet. Nu staan er bij me thuis zowat 150 modellen, hoewel 450 geen probleem zou zijn. Er is plaats genoeg. Bij de aankoop van een woning hebben mijn echtgenote en ik gekozen voor een oudere woning met een opslagplaats erbij. Die opslagplaats bestaat uit twee verdiepingen en er zou zelfs nog een houten platform bovenop kunnen. Je ziet, ook hier weer een ernstige investering van middelen in mijn verzamelhobby.

**Bellen mensen soms bij je aan met de vraag om jouw collectie eens te mogen bekijken?**

Dat gebeurt. En het is steeds met plezier dat ik hen rondleid. Ik ben echter niet de persoon die overal te koop loopt met wat ik bezit. Onlangs kreeg ik echter wat aandacht van een lokale televisiezender en sindsdien groeit de belangstelling. Maar wat ik nu heb, had ik twee jaar geleden ook al. De laatste tijd dikte de verzameling zelfs niet echt aan want ik concentreer me nu ten volle op mijn boek.

**Je werkt aan een boek over de tweede wereldoorlog...**

Inderdaad, een boek over de Belgische Sectie van de Royal Navy. Hiermee richt ik me tot al wie in de Marine en in de oorlog is geïnteresseerd. Ik doe dit niet voor mezelf



Johnny en zijn Tjechoslowaaks matrozenuniform



noch voor het geld. Als dat het doel was geweest, had ik een andere roman geschreven. Ik doe het voor de mensen die ruim vier jaar lang hebben gestreden voor ons land. Vooraleer het tijdperk van de korvetten en de mijnenvegers aanbrak, zaten ze op heel veel verschillende schepen. Sommigen hebben zelfs geholpen bij de evacuatie van Duinkerke met vissersschepen. Sommigen zaten in Engeland. De brigade Piron is bekend over gans België maar over de Belgische Sectie van de Royal Navy is vrijwel niets geweten. Dat vind ik echt schandalig. Ik maak dit boek ook voor de families van die oudstrijders. Nu al hebben een aantal mensen vooraf ingetekend. Ze zijn immers fier dat foto's van bijvoorbeeld hun vader in oorlogstijd in dit boek zullen verschijnen.

### **Hoe kom je aan illustratiemateriaal? Schuim je hiervoor alle bibliotheken af?**

Neen, ik ga tot bij de mensen zelf! Ik probeer zoveel mogelijk getuigenissen op te nemen van oudstrijders. Velen geven mij (vaak na lang aandringen) exclusief fotomateriaal mee. Soms neem ik foto's ter plaatse. Mijn ijver naar documentatie gaat heel ver. Omdat ik niet de technische kennis had om foto's zelf te reproduceren, ben ik speciaal lid geworden van een fotoclub. Actueel heb ik zo'n 1.200 fotonegatieven van Belgen in de tweede wereldoorlog.

### **Slaag je er gemakkelijk in om die marine-oudstrijders te localiseren?**

Er moeten er zowat 420 zijn geweest en daarvan zijn er nog een 70-tal in leven. De één helpt me in contact te komen met de ander. Zoals je al kunt vermoeden zijn die mensen met elkaar steeds goed bevriend gebleven. Ik bel hen op en maak een afspraak voor een interview. Soms krijg ik dan te horen dat een vriend hen al over mij had ingelicht. Ze verwachten me al. Omdat ze weten dat ik verzamelaar ben en omdat ze mijn aandacht voor hen appreciëren, krijg ik van sommigen een geschenk. Ik bedoel hiermee een geschenk uit de oorlog. Dat gaat van een fototoestel over een t-shirt tot een zakmes of een kepi.

### **Wanneer komt je boek uit?**

Ik hoop het dit jaar nog af te hebben.

### **Vaak neem je enthousiast deel aan tentoonstellingen die de Marine organiseert. Krijg je genoeg mogelijkheden om met jouw verzameling naar buiten te komen?**

Wel, eigenlijk ben ik gestopt met exposeren in het wilde weg. Wanneer iemand me vraagt om een tentoonstelling op te zetten, verwijs ik hen steeds door naar de dienst Informatie en Publieke Relaties van de Marine (ZS/IRP). Dat heeft verschillende redenen. Ten eerste heb ik mijn vertrouwen in die mensen gesteld. Met plezier werk ik met hen samen. Het is ook zo dat ik die tentoonstellingen op die manier in het kader van de dienst kan organiseren. Ik doe het niet voor mezelf, ik doe het voor de Marine. En dat heeft een heel specifieke reden. Ik heb namelijk twee kinderen. Stel je voor dat mij iets overkomt en dat zij niet geïnteresseerd zijn om mijn werk verder te zetten. Ze kunnen alles op de vuilnisbelt kieperen of verkopen voor een spotprijsje en dat wil ik niet. Ik blijf hopen dat ik ooit de mogelijkheid krijg om een heus marinemuseum op te zetten. Dan zou mijn werk tenminste volledig ten goede komen aan de Marine en heeft mijn verzameling een blijvende bestaanszekerheid.

### **Dat is dus jouw grote wens...**

Ik droom er al sinds jaar en dag van om in Oostende een museum op te richten. Oostende is de stad bij uitstek om dat te doen. Onze vloot is nu in Zeebrugge geconcentreerd, Antwerpen was voor de oorlog een maritiem centrum maar Oostende is dat altijd al geweest. Alles dreigt er met het vertrek van de Marine verloren te gaan. Daarom zou een marinemuseum in Oostende een goeie zaak zijn. Sinds kort beschikt de Marine in Oostende over een nieuwe lokatie met een aanpalend dok, vlakbij de twee draaibruggen. En bovendien staat het gebouwtje leeg...

### **Verwacht je dat de Marine jou ooit de kans biedt om dat museum op te richten?**

Ik wil niets insinueren maar de autoriteiten zien blijkbaar nog niet on-

der ogen dat al onze buurlanden een marinemuseum hebben en wij, België, niet! Toch niet een museum dat over de Belgische Marine gaat. Beeld je eens een aantal zaken in: Met mijn documentatie over de Belgische Sectie van de Royal Navy alleen al, zou ik een volledige zaal kunnen vullen. Geef me wat er van een MSO rest en ik maak er een museum van. Thuis heb ik zelfs een gedeelte van een slaaphut van een MSO staan: een stapelbed, enkele kasten en zelfs de functionerende verlichting. Dat kon ik op de kop tikken vooraleer men het op de schroothoop zou gooien. Stel je voor, een museum in dat gebouwtje en een te bezichtigen oorlogsschip dat erbij hoort. Zou dat niet fantastisch zijn? En ook al ben ik ervan overtuigd dat ik de klus in mijn dooie eentje zou kunnen klaren; toch zijn er genoeg mensen die me zouden willen helpen. Van deze gelegenheid wil ik meteen ook even gebruik maken om alle mensen te danken die mij tot nu toe hebben geholpen bij de uitbouw van mijn verzameling. In het actief kader zijn er tal van officieren, onderofficieren en vrijwilligers die me aanporren om eindelijk eens naar buiten te treden. En in de streek van Oostende zijn er onder de oudgedienden van de Marine voldoende vrijwilligers om af en toe eens een handje te komen toesteken. In het Zeebrugse Seafront ligt een Russische onderzeeër en in Raversijde kom je alles te weten over de Duitse Kriegsmarine maar wat met onze eigen Belgische Marine? De marine-oudstrijders hebben ruim vier jaar lang voor ons land gevochten en dat verdient eerbetoon. Onze Marine heeft in haar vijftigjarig bestaan heel wat verwezenlijkt. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat we dat allemaal vergeten...

U kunt Johnny bereiken in de Stationsstraat 130, 8780 Oostrozebeke.

tel. 056/66.41.94

e-mail: geldhofjohnny@hotmail.com

*Tekst & foto's: IMR F. Bruneel*



# LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (IV)



## De 1910 à 1927

*Chapitre où l'on parle du Service de la Défense côtière et fluviale, du Dépôt des équipages à Gravelines pendant la guerre 14-18 et du Corps de Torpilleurs et Marins à Bruges et sur le Rhin, toutes dénominations sous lesquelles on cacha pudiquement la renaissance de la Marine.*

### Avant-Propos

Je crois devoir m'excuser auprès de mes lecteurs pressés ou impatientes d'en savoir plus sur les uniformes, de la longue digression dans laquelle je vais les engager. Je ne la fais que dans le but de retrouver, au travers des événements, le fil conducteur qui a relié la tenue du marin d'une période déterminée à celle qui l'a précédée. C'est faire une incursion dans l'Histoire et dans la Petite Histoire, incursion qui pour certains sera peut-être du déjà lu, du connu (je m'en excuse) mais qui pour d'autres, je le crois, apportera quelque éclairage nouveau sur les avatars que connut la Marine en ces temps-là, et sur le courage et la détermination de ses marins. C'est aussi un hommage qu'on peut rendre à ces derniers que d'évoquer leur existence et leurs combats. Suis-je excusé?

### Premier épisode: A l'aube de la Grande Guerre.

Parodiant la fable de Monsieur de la Fontaine: "La cigale et la fourmi", on peut dire que la Belgique ayant chanté tout l'été se trouva bien dépourvue lorsque la guerre fut venue....

En effet, lorsqu'éclata la guerre de "14-18", notre pays n'avait plus de marine militaire.

Depuis 1862, en effet, le gouvernement avait, à son grand regret et à son corps défendant, paraît-il, privé

la Marine de toute mission militaire, l'avait débaptisée, pour lui donner un nom plus pacifiste ou moins arrogant que Marine Royale: il en avait fait une "Marine de l'Etat", lui conservant son organisation, ses cadres et ses marins de métier et l'avait subordonnée au Ministère des Transports.

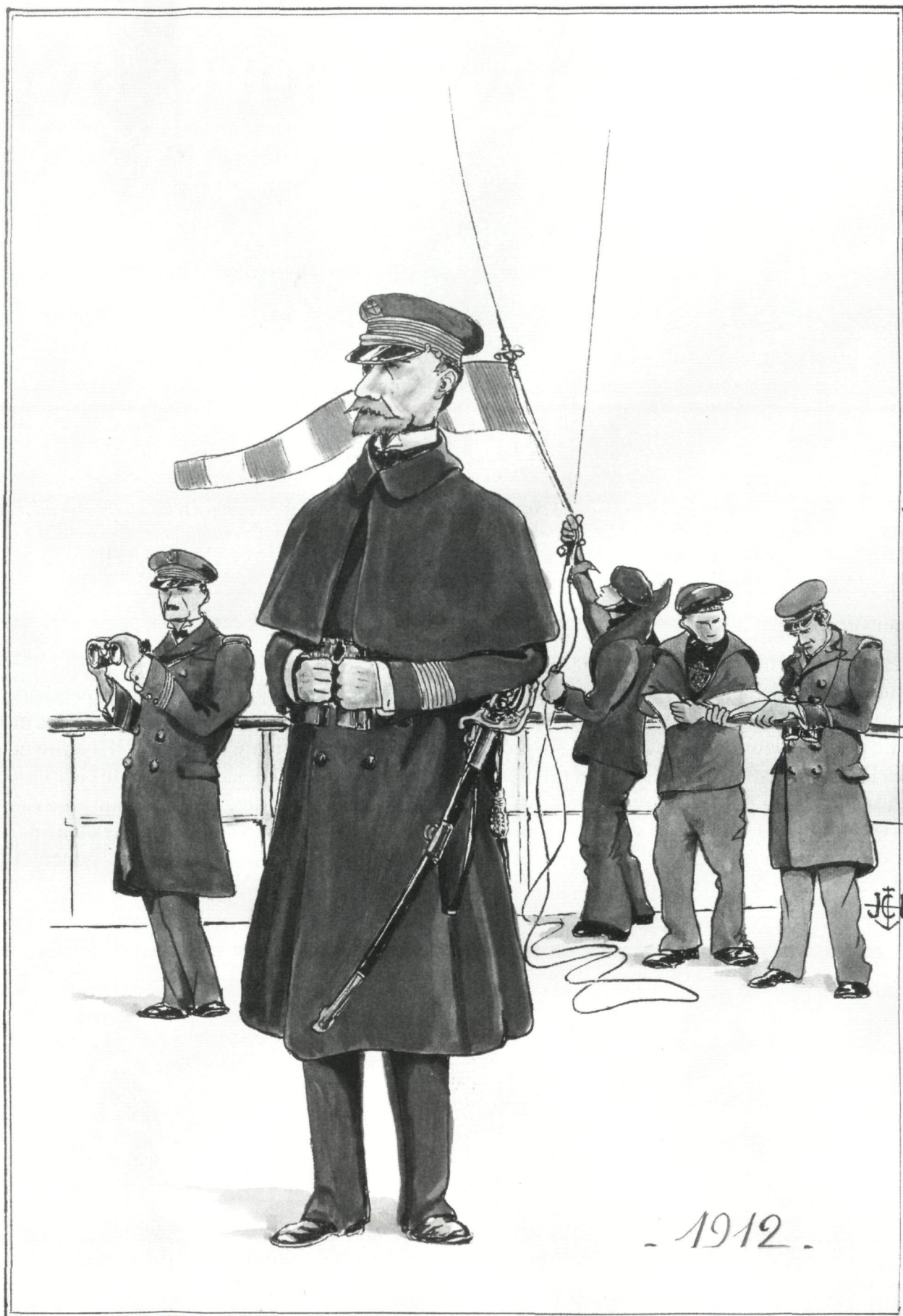
Ses missions civiles allaient s'avérer nombreuses et importantes. Lui incombait en effet, l'entretien et le bon conditionnement des phares et des balises, l'hydrographie et le pilotage de mer et de l'Escaut, le service de sauvetage et de remorquage,

les nombreux transbordeurs fluviaux, le service des malles-postes entre la Belgique et l'Angleterre, la garde-pêche, ainsi que l'enseignement maritime.

Dans chacun des ports du royaume fonctionnait encore une police maritime chargée de faire respecter les lois et des Tribunaux maritimes dont les sièges étaient à Anvers et à Ostende.

Pas étonnant alors que passant de 18 officiers et 250 subalternes qu'elle comptait en 1862, elle en compta, plus que 978 en 1888 et disposa de quelque 44 unités à flot.







Cette Marine de l'Etat avait gardé les grandes subdivisions de la Marine royale. Par exemple, il y avait l'Administration de la Marine qui s'occupait du personnel et des tâches administratives liées au bon fonctionnement d'une Marine toute civile qu'elle fût devenue et qui, installée dans la capitale, fonctionnait comme une sorte d'Etat-Major d'une part, et d'autre part le Génie Maritime dont les ateliers principaux se trouvaient à Ostende. Celui-ci était chargé de l'entretien et des réparations des navires. Coiffant le tout, un Directeur Général de la Marine était à la tête de ce département ministériel qui n'allait pas tarder à s'appeler purement et simplement "l'Administration de la Marine", tout comme plus tard le département ministériel chargé de l'aéronautique prendra le nom d'Administration de l'Aéronautique.

Les uniformes que portaient ces marins furent bien entendu les petits frères de ceux de la Marine Royale. Les officiers issus de la Royale continuèrent à porter sabre et épaulettes; après eux l'évolution suivit la mode bourgeoise; l'habit de grande tenue fut remplacé par la redingote et les épaulettes à franges disparurent pour être remplacées par les galons d'or au bas des manches dans toutes les tenues.

Il dut bien y avoir des circulaires ministérielles réglant cette évolution; nous n'en avons pas trouvé de traces avant un arrêté royal de 1891, (31 déc.) qui décrivait l'uniforme des marins belges de la Marine de l'Etat.

## L'alerte de 1870

Quelque huit années s'étaient à peine écoulées depuis la démilitarisation de la Marine qu'éclata, en 1870, la guerre entre l'Allemagne et la France. Cet événement engendra bien quelques inquiétudes, mais comme le danger était venu de l'Est, le réarmement de la Marine ne parut pas s'inscrire au premier plan des préoccupations du Gouvernement.

D'ailleurs l'assaillant germanique, après bien des menaces et des mises en garde à notre égard, avait longé

notre frontière commune avec la France et avait donc respecté notre neutralité garantie par le traité de 1839, à tel effet que la Belgique rassérénée put se croire désormais à l'abri de toute future mésaventure.

La perspective d'un avenir serein, exempt de toute participation involontaire à un quelconque conflit armé, promis par un traité de "neutralité garantie", allait autoriser la Belgique à négliger, en toute bonne conscience, sa défense nationale, et partant, sa marine militaire.

Pourtant tout bon sens n'avait pas complètement disparu et un certain malaise persistait. C'est ainsi qu'en 1901 par exemple, quelques militaires clairvoyants (non, non, ce n'est pas un pléonasme!) obsédés par l'irritant problème de la défense de la "Position d'Anvers" qui dans la conception d'alors devait être préparée pour servir de "Réduit National" et constituer en cas de conflit l'ultime bastion de la défense du territoire, ne purent pas ne pas voir que le point faible, le ventre mou de tout le dispositif était le fleuve, l'Escaut qui le traversait de part en part comme une chaussée ouverte à tout venant. Ils réclamèrent donc des moyens de défense maritime appropriés et ce faisant, ils réveillèrent les vieux démons du militarisme maritime, pas morts pour un sou. Georges Lecoq, par exemple, ancien officier de marine, formé à la Marine française et l'un des héros de l'expédition antarctique de la Belgica, qui venait de se terminer (1898), enfourcha la bête et fit paraître un convaincant plaidoyer en faveur de la reconstitution urgente de la Marine militaire. D'autres encore, tels le capitaine du Génie Louis, le capitaine du Génie Moulaert et le comte de Buisseret de Blarenghien prirent la plume, les uns avec ardeur, les autres avec aigreur, tous réclamant de remilitariser purement et simplement la Marine de l'Etat. Puis il y eut les rapports circonstanciés du Comte de Borchgrave d'Altena qui après 12 ans de Marine française était capitaine d'artillerie belge et attaché à l'Etat-Major de la position d'Anvers, rapports faisant apparaître la nécessité de disposer d'une force navale pour assurer la défense

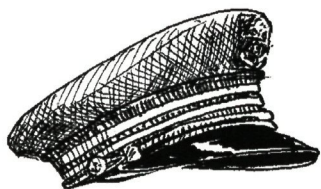
de l'Escaut et la surveillance de nos eaux territoriales. Tout cela parce qu'à ce moment là, l'Europe retentissait de bruits de guerre. L'Angleterre grattant ses fonds de tiroirs expédia près de 270.000 hommes en Afrique du Sud pour en terminer avec la sale guerre menée contre les Boers (1899-1902); des Français excités par un goût de revanche contre l'affront de Fachoda recrutèrent en faveur des Boers contre les Anglais: le président Kruger fut même reçu à Marseille presque comme un chef d'Etat. Le Creusot lui fournit artillerie et munitions, l'Allemagne balançant entre son désir de secourir les Boers et sa crainte de perdre les colonies d'Afrique que le Portugal, en crise financière très grave, lui avait consenties (en partenariat avec l'Angleterre d'ailleurs), armait les Boers de ses fameux fusils Mauser dernier modèle. Les Hollandais, soutenant ouvertement les Boers envoyèrent un corps de volontaires à leurs côtés..... Or, si l'Alliance des 3 grandes puissances qui garantissaient notre neutralité venait à éclater, et si le conflit venait à s'étendre à l'Europe, notre compte était bon!

Tant et si bien qu'une précaution valant mieux que pas du tout, on écouta nos militaires et, à tout le moins, on mit quelques canons sur les quatre navires fluviaux qui appartenaient aux divers services maritimes de l'Etat: Pilotage, Douanes et Ponts et Chaussées. Ces bâtiments étaient, par chance, de construction identique. Ils jaugeaient 220 tonneaux et leurs machines à vapeur développaient 300 chevaux. Il fut donc décidé que ces quatre bateaux formeraient, en temps de guerre, une flottille de chaloupes-canonnières, mises à la disposition du "Service de la Défense Côtière et Fluviale", à créer en temps utile! En temps de paix, ils continueraient, bien entendu, à assurer leur service auprès de leurs différentes administrations.

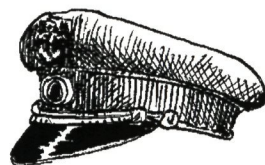
Comme ces navires étaient montés par des marins professionnels non militaires, on imagina de leur créer un statut par lequel leurs fonctions seraient assimilées à des grades militaires et on alla rechercher les appellations de la Marine Royale qu'on



# Service de Défense Côtière et Fluviale.



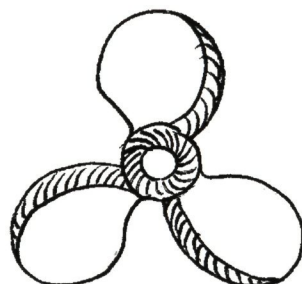
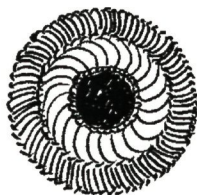
Officier



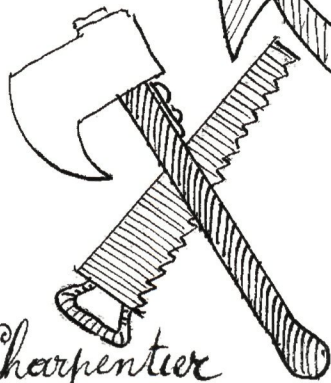
Sous-officier



Manoeuvrier

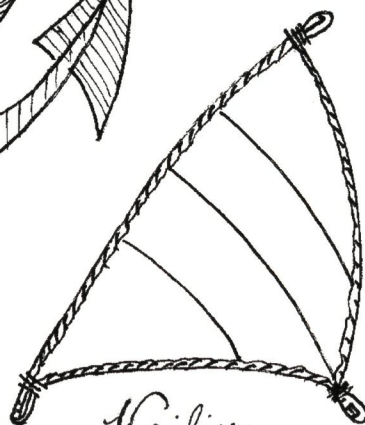


Machiniste



Charpentier

1901  
~  
1914



Voilier

J&L



remit en vigueur (ceci en cas de mobilisation uniquement, bien entendu).

Ces dispositions, acceptées comme un moindre mal, torpillaient pour de bon les projets de remilitarisation pure et simple de la Marine de l'Etat. On en verra les conséquences.

En 1913, sentant la guerre prochaine, on rattacha le Service de la Défense Côtière et Fluviale, directement, à l'Etat-Major Général de l'Armée et on nomma à sa tête le major d'artillerie de Borchgrave qu'on chargea de son organisation.

Le 2 août 1914, à la mobilisation générale, les chaloupes-canonnières lui furent affectées et le Comte de Borchgrave d'Altena troqua son grade de major pour celui de Capitaine de vaisseau (rang de colonel), qui lui fut attribué par un arrêté royal, daté du 4 août 1914.

Outre la réquisition-mobilisation des chaloupes-canonnières, on avait également prévu la levée de deux compagnies de marins, à rattacher à ce Service. Notons ici le rappel de dénominations en usage (il y avait déjà plus de 50 ans!) à la Marine Royale de flottille des chaloupes-canonnières et des Compagnies de marins. Mais ces dernières ne virent pas le jour, les événements s'étant précipités de manière inattendue.

## Les uniformes

**S**i l'on n'avait pas fait l'effort nécessaire pour remilitariser la Marine de l'Etat, on n'avait pas oublié de pourvoir à l'important besoin (!) de régler les problèmes des grades et des uniformes de cette encore inexistante marine.

Un arrêté royal du 15 octobre 1910 fixa les assimilations du personnel embarqué et rétablit les anciens grades de la Marine Royale qui avaient été abolis. Ensuite une dépêche ministérielle datée du 12 mars 1912 détermina les uniformes de ces équipages. En voici la composition.

## Les officiers

**L**es officiers porteront la tenue d'officier de marine comprenant la casquette, le veston et le pantalon du modèle de la marine de l'Etat, complété des insignes militaires c'est-à-dire:

Les galons du grade portés à la casquette et sur le bas des manches, ainsi que l'adjonction des attentes aux épaules, et le port du sabre de marine.

Description de l'uniforme de la Marine de l'Etat selon l'A.R. du 31.12.1891.

Le veston est en drap bleu foncé à col rabattu, croisé et fermé devant par deux rangs de 5 boutons d'uniforme dont quatre servent à boutonner, le cinquième bouton supérieur de chaque rangée est recouvert par le revers du veston à hauteur de la jonction du col et du revers.

Les aspirants et les sous-officiers portent ce bouton apparent dans ce cran: il s'appelait alors: "à phares allumés".

Le bas du veston descend jusqu'à 20 cm du genoux. Le bas des manches est à parements garnis de deux petits boutons d'uniforme, l'un à 3 cm, l'autre à 6 cm du bas de la manche.

Les boutons d'uniforme sont en métal doré demi-bombés et timbrés d'une ancre surjalée (sans couronne donc) et apparemment les mêmes qu'à la Marine Royale.

Le pantalon est en même drap et en même teinte que le veston. Il se porte droit, long et étroit.

Sous le veston, l'officier porte un gilet sans manches et sans revers ni collet, fait du même drap et fermant droit, au moyen de 6 petits boutons d'uniforme.

La casquette est composée d'une toque et d'une cuve en drap de même teinte et d'une visière en cuir verni noir. Une mentonnière coulissante faite de deux cordons câblés dorés est tenue à chaque extrémité de la visière par un petit bouton d'uniforme.

Sur la toque de la casquette est cousu l'insigne de casquette constitué d'une ancre surmontée de la couronne royale brodée en fil et cannetille d'or sur une pièce de drap rectangulaire de 3,5 cm de haut. Le fond de la couronne est brodé de soie rouge.

Le manteau est en drap d'uniforme bleu foncé, croisé devant et fermant par deux rangs de 6 grands boutons en tissu noir (lastings), déterminant une croisure de 16 à 18 cm. Ce vêtement descend jusqu'à 40 cm du sol. Il est en outre muni d'une pélerine ou d'un capuchon amovible.

Le linge est blanc, la chemise a le col et les manchettes empesés. Le col de la chemise est un col droit à coins cassés ou arrondis. La cravate est de soie noire, unie et nouée sans bouts flottants (en noeud papillon).

Les chaussures sont des bottes ou demi-bottes de cuir noir uni.



**Le Capitaine de vaisseau Comte de Borchgrave d'Altena**

*Photo du Musée Royal de l'Armée*

Nous référant au portrait du comte de Borchgrave d'Altena en uniforme d'officier de Marine (illustrant la p. 296 des Ancêtres de la Force Navale de Mr. L. Lecomte), photo que nous reproduisons ici, force nous est de constater que notre brave Commandant en prend à l'aise avec le règlement! S'il porte bien le veston long le col raide, les attentes de



son rang, la casquette est de haute fantaisie... En effet:

1. la coiffe blanche n'est pas prévue au règlement et n'a certainement pas été portée en 14-18 sur le front Nord, 2. qu'au lieu de l'insigne à l'ancre et couronne, il porte sur la toque le macaron tricolore en émail comme le porteront les officiers de l'armée de terre lorsqu'ils furent revêtus de Kaki, c.-à-d.. à partir de novembre 1915

3. que, sur le bandeau, il porte une ancre non couronnée, encadrée de deux grosses barrettes verticales, marque distinctive des officiers supérieurs de l'armée de terre après 1915 au lieu des galons d'or de son grade, ce qui nous fait dire que faute de savoir s'il n'y a pas eu un correctif au règlement, (et encore ... car nous vous expliquerons plus loin que votre commandant n'était plus en service en 1915...) et faute d'autres documents iconographiques montrant que cette casquette a bel et bien existé.... faute de ces preuves, nous restons convaincus que ce couvre-chef est non conforme aux règlements.

### Tenue des sous-officiers

Les sous-officiers portent la même tenue, du même modèle que celle des officiers, sauf pour le gilet qui ferme droit à 8 petits boutons d'uniforme, mais qui ne doit pourtant pas dépasser l'échancrure de la veste. Le pantalon est le même et du même drap. Un tricot jersey bleu foncé pouvait être porté sous la veste en remplacement du linge blanc chemise et cravate; il est alors, nous le supposons, à col montant et roulé.

La casquette est du même modèle que celle des officiers et est garnie d'une cocarde bordée aux couleurs nationales de 25 mm de diamètre et d'une ancre dorée de 35 mm de haut.

### Les insignes

Les maîtres manœuvriers portent sur la manche gauche, à 15 cm au dessus du coude, une ancre surjaillée bordée d'or.

Les maîtres machinistes portent une hélice bordée d'or.

Les contremaîtres manœuvriers portent sur la manche une ancre surjaillée en laine rouge; à la casquette la jugulaire est un câble de laine rouge.

Les contremaîtres charpentiers et les contremaîtres voiliers portent leurs insignes de spécialité brodés de laine rouge au même endroit de la manche gauche. Le personnel machiniste et les chauffeurs portent leurs insignes de spécialité en broderie de laine bleu clair.

Tous les boutons sont en chrysocale (alliage de cuivre, d'étain et de zinc qui imite l'or)

### Les matelots

La tenue des matelots se compose d'un pantalon et d'une blouse de marin dite vareuse, en tissu de serge bleu foncé (on a, semble-t-il, abandonné le gros drap de laine pour habiller les matelots), d'un tricot de jersey bleu foncé et d'un béret dont la mentonnière est blanche et le ruban timbré des lettres d'or "FLOT-TILLE D'ANVERS" pour ceux qui seront mobilisés sur les chaloupes-canonnières.

Le tricot est orné sur la poitrine d'une broderie représentant un écu au lion dressé, le tout posé sur une ancre.

La broderie est de couleur rouge pour le personnel de pont et de couleur bleu ciel pour le personnel de la machine.

Cette broderie située sur la poitrine à hauteur des aisselles est visible par l'échancrure assez large et profonde de la vareuse lorsqu'elle est portée par dessus le tricot. Le col de la vareuse est un grand col marin attenant à la vareuse et du même tissu, il ne comporte aucun ornement et n'est recouvert d'aucun col amovible de toile ou de coton comme c'est l'usage dans les marines françaises ou anglaises, par exemple.

A la mer, le matelot peut revêtir un caban de veston en "molleton"(!) bleu foncé fermé par des boutons de corne noire. Ce caban est porté sans

insignes. A la mer, encore, le pantalon de serge bleu peut également être remplacé par un pantalon de toile.

Les chaussures sont en cuir noir uni.

### Armement personnel

Les quartiers-maîtres, marins et chauffeurs sont armés de la carabine Mauzer allégée et d'un sabre-baïonnette. Les sous-officiers sont armés d'un sabre (non autrement spécifié) et d'un revolver ou pistolet automatique (id.)

### Insignes des grades

Les insignes des grades sont identiques à ceux de l'armée de terre dont la correspondance a été déterminée comme suit:

Patrons, Pilotes, Premiers maîtres: Adjudants.

Maîtres-machinistes, et manœuvriers: Sergents-majors.

Contremaîtres de 1ère classe: Sergents.

Contremaîtres de 2de classe: Caporaux.

Marins et chauffeurs: Soldats.

### Manœuvres

Entre 1902 et 1914, les quatre chaloupes-canonnières furent, à diverses reprises, mobilisées en vue de faire des manœuvres sur l'Escaut, au cours desquelles les équipages furent exercés au tir des armes de guerre. L'instruction de tir était donnée par les gradés du 8ème bataillon d'artillerie de la forteresse d'Anvers. Les canons étaient des Nordenfeld de 5c.7, à tir rapide, montés sur chandeliers.

(à suivre par l'offensive allemande d'août 1914)

CPV(hre) J.C. Liénart





## BNS GODETIA naar Zuid-Amerikaans continent

**N**aar jaarlijkse gewoonte vertrok ook dit jaar het Commando- en Logistieke Steunvaart Godetia voor een trainingskruisvaart met de eerstejaarsstudenten van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen.

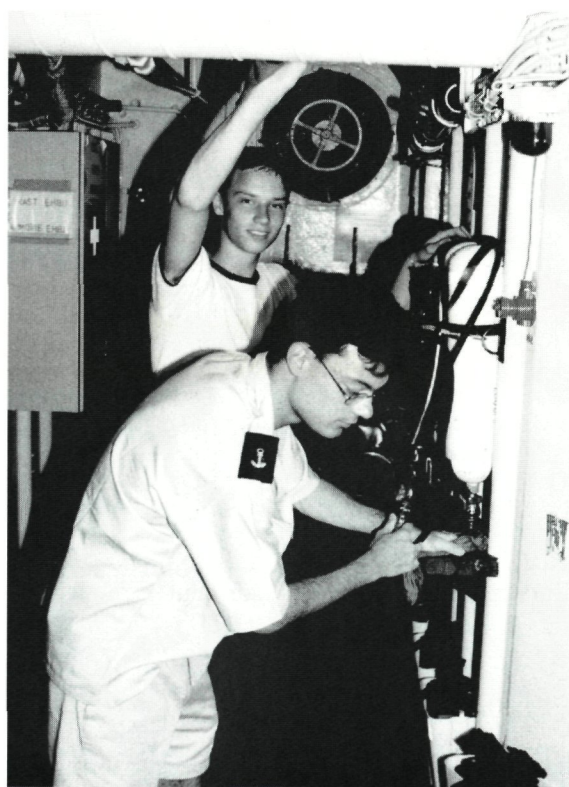
Het schip, onder het bevel van Korvetkapitein Jaques LUCARELLI, verliet Zeebrugge op 18 januari voor een 10-weeken durende reis in de zuidelijke Atlantische Oceaan. Via Praia, Kaap Verdische Eilanden (27 – 29/1) Recife, Brazilië (3 – 6/2) en Montevideo, Uruguay (13 – 16/2) ging het naar Buenos Aires, Argentinië (18 – 22/2) waar de 1<sup>ste</sup> groep leerlingen afgelost werd door de tweede ploeg die terug in Zeebrugge binnenlopen op 26 maart na havenbezoeken te Rio de Janeiro Brazilië (26/2 – 1/3), Fortaleza, Brazilië (6 – 9/3) en Casablanca, Marokko (18 – 21/3).

Door een conventie ondertekend in 1976 tussen onze marine en de HZA, geven deze reizen aan de cadetten van de Zeevaartschool de mogelijkheid hun theoretische kennis in praktijk om te zetten. De leerling-officieren nemen actief deel aan alle werkzaamheden aan boord (wachtlopen, onderhoudswerken, brandbestrijdings- en manoeuvreoefeningen). Daarbovenop krijgen zij per dag 4 uur maritieme vakken zoals zeerekenen, aanvarings- en zeevaartreglementen, kaartpassen, kosmografie en praktijk in hoogzeen- en kustnavigatie, radar, communicatiesystemen, enz.

Het aanleggen in Buenos Aires was tevens de aanloop tot het officiële bezoek dat onze Stafchef van de Marine, Divisieadmiraal Michel VERHULST aan zijn Argentijnse collega, Admiraal MARRON, bracht van 26 februari tot 6 maart. Op het programma stonden ondermeer een protocolair bezoek aan de Belgische Ambassadeur, de Stafchef van de Argentijnse Marine, de Stafchef van de Generale Staf en de Minister van Defensie. Verder stond er nog een ontmoeting met de Commandant Marineoperaties op de agenda en het officiële gedeelte werd afgesloten met een bezoek aan Ushuaia (Vuurland).

Tijdens dit bezoek ondertekenden Admiraal Verhulst en Admiraal Marron een MOU (Memorandum Of Understanding) voor een nauwere samenwerking tussen de Belgische en Argentijnse marines (bvb. een Personnel Exchange Program (PEP), de uitwisseling van informatie en ervaringen op het gebied van MCM en

Zuidpooloperaties). De Argentijnse Marine stuurde in 1998 reeds een officier voor 3 maanden naar België om kennis te maken met onze Mijnenbestrijdingsdienst en in te schepen aan boord van de mijnenjager Crocus. In principe zal onze marine eind dit jaar een officier naar de Argentinië sturen om in te schepen aan



Leerling van de HZA bij een praktijkoefening





#### Eventjes ontspannen onder vrienden

boord van een marineschip tijdens een Zuidpool-deployment (mogelijk de ijsbreker ARA Almirante Irizar)<sup>1</sup>.

Opnieuw werd aangetoond hoe belangrijk deze jaarlijkse trainingscampagnes tevens zijn voor de politieke en diplomatieke betrekkingen van ons land met de bezochte landen.

De Zuid-Atlantische trainingskruisvaart gaf de Godetia gelegenheid om de Belgische vlag opnieuw in dit werelddeel te tonen. Het was namelijk van 1979 geleden dat er nog één van onze marineschepen zo ver op het Zuid-Amerikaanse continent door-drong (toen het fregat Wandelaar Rio

de Janeiro binnenliep tijdens haar eerste grote kruisvaart).

Tevens bewijzen deze trainingskruisvaarten dat schepen zoals de Godetia en Zinnia in staat zijn diverse opdrachten te vervullen zowel op militair als op burgerlijk vlak, al of niet in het kader van "hulp aan de natie". Het zou dan ook niet meer dan normaal zijn dat de regering de nodige budgetten zou voorzien om de Godetia en de Zinnia in de nabije toekomst te vervangen door 2 nieuwe schepen.

*Foto's: J. Debruyne  
G.A.H. Toremans*

<sup>1</sup> Details over dit MOU en "fleet review" over de Argentijnse Marine in het volgend nummer van Neptunus

**Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning**



**Frank Dierickx** *Informatica*

FDI bvba  
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90  
e-mail frank@fdi.be



# WANDELAAR in de CARAIBEN

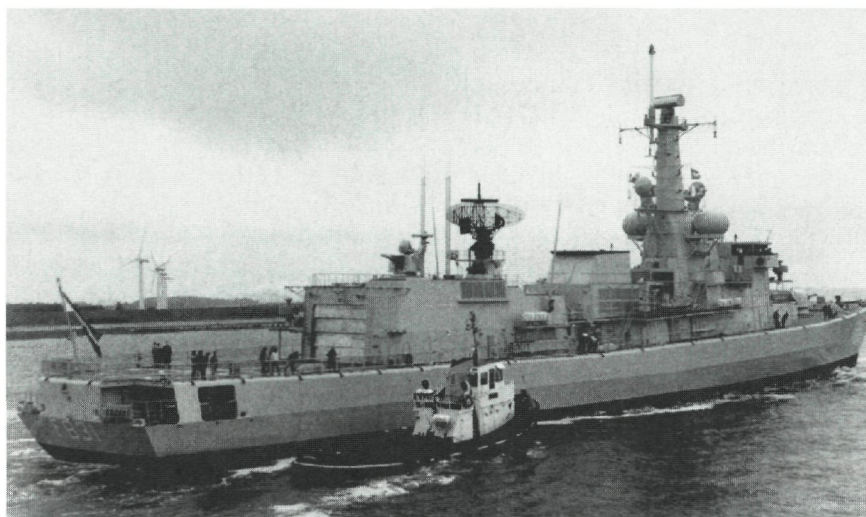
**D**e dag voor het vertrek van de Godetia verliet het fregat Wandelaar, onder bevel van Fregatkapitein M. Goddyn, de marinebasis van Zeebrugge voor een 4-maanden durende deployment met het Nederlandse Eskader naar het Caraïbisch gebied. Na een korte stop in Brest voegde het fregat zich bij het BNL-DESRON (Belgisch-Nederlands Destroyer Onderdeel) voor de transatlantische oversteek.

Samen met de schepen van de Nederlandse Marine De Ruyter, Van Nes, Van Amstel, Abraham van der Hulst en het steunship Zuiderkruis, neemt ons fregat deel aan verschillende oefeningen en work-up periodes met eenheden van de US NAVY, de Duitse en Canadese marines.

Van 11 februari tot 2 maart neemt het BNLTG (Belgisch-Nederlandse Task Group), samen met een 30-tal US Navy schepen, deel aan de JTEX (Joint Task force Exercise) 99/1, gevolgd door een ASW (Anti Submarine Warfare) work-up van 8/3 tot 17/3.

Van 2 tot 9 april detacheerde ons fregat van het BNLTG om ingedeeld te worden bij het Duitse DESEX 99 (Destroyer Exercise) Eskader voor de schietoefeningen op de AFWTF van Roosevelt Roads. Op het programma staan het afvuren van 2 MM38 Exocets en Nato Sea Sparrow Missiles (NSSM) en "tracking-runs" op Kormoran missielen afgevuurd door Duitse Tornado-jachtvliegtuigen.

Na de de-briefing verlaat ons fregat RoRo om koers te zetten naar Mexico voor een bezoek aan Vera Cruz. Het is tijdens deze periode dat de Wandelaar ingezet wordt bij de counter-drug operatie.



HMNS Van Amstel

Foto: G.A.H. Toremans

Het Amerikaanse MOD (Ministry of Defense) stuurde onze Minister van Defensie het verzoek om, in het kader van het Joint Interagency Task Force East, de Wandelaar te laten deelnemen aan de USCG/USN (US Coast Guard/US Navy) counter-drug operaties in het gebied. Vermits er voor deze operatie geen noemenswaardige aanpassingen dienden te gebeuren aan het geplande oefenprogramma gaf Minister Poncelet zijn principieel akkoord.

Bij het vertrek van ons fregat uit Zeebrugge moest echter nog een MOU Memorandum Of Understanding met de VS afgesloten worden inzake de concrete toepassingsmodaliteiten voor deelname aan dergelijke Counter-Drug operaties.

De Belgische Marine kan 2 soorten steun aan een dergelijke operatie leveren.

Ten eerste door met de verschillende schepen aanwezig in de zone de potentiële overtreders op te sporen

en te identificeren, hetzij met de radar, hetzij visueel.

Ten tweede door middel van directe interventies waarbij een Law Enforcement Detachment Team (LE-DET's) van de Coast Guard of de US Customs aan boord ingescheept worden. In dit geval is er echter een MOU tussen de US en het betrokken land, in casu België, onontbeerlijk.

De bijdrage van BNS Wandelaar zal hoogstwaarschijnlijk beperkt blijven tot een identificatie en detectie van verdachte schepen of ander oppervlaktecontacten.

Na deelname aan de Counter-Drug operatie gaat de Wandelaar terug naar RoRo voor CCO/LVO (Commando Centrale Officier/Lucht Verdediging Officier) training (3 tot 14 mei) en de OCD/ARM (Opleiding Centrum Bewapening) periode van 15 tot 28 mei.

G.A.H. Toremans



# VISITE INHABITUELLE A BRUXELLES

**P**armi les 6 navires composant l'escadre permanente de l'OTAN en Manche qui firent escale au port de Bruxelles en novembre dernier - une première pour STANAFOR-CHAN!- la silhouette du partenaire norvégien se distinguait d'emblée des autres dragueurs/chasseurs de mines.

Long de 55.5 m. pour un déplacement de 375 tonnes, le M 342 MALOY fait en effet partie d'une nouvelle génération de Mine Counter Measure Vessels (MCMV's); celle de bâtiments militaires construits sur base du système "Surface Effect Ship's" (SES).

Lorsque la Royal Norwegian Navy (R No N) décida en 1984 de remplacer ses anciens dragueurs de la classe AMS 60, elle élaborait un programme basé sur les recherches françaises et suédoises en ce domaine ainsi que sur l'expérience acquise par différents partenaires de l'OTAN et développa à partir de 1987, une nouvelle flotte de chasseurs de mines disposant d'une coque en matière synthétique, spécialement conçue pour pouvoir bénéficier d'un "effet de surface", genre 'hovercraft'!

Le principe norvégien est assez simple: sur un navire de type 'catamaran', les 2 coques sont reliées devant et derrière par des 'jupes' souples entre lesquelles de puissantes turbines centrifuges augmentent la pression de l'air de 0.05 bars et soulèvent le navire de 1.30 m.

Les oeuvres vives sont dès lors réduites de l'ordre de 65 %, et donc aussi la résistance à la pénétration dans l'eau, ce qui permet d'augmen-



En route pour Bruxelles, le MALOY s'engage dans l'écluse de Zemst. Une silhouette assurément inusitée pour un MCMV!

*Photo: Fr. Philips*

ter considérablement la vitesse de déplacement tout en limitant la consommation de fuel!

Une largeur h.t. de 13.55 m. assure à l'ensemble une excellente stabilité en toutes circonstances tandis que le "coussin d'air" entre les 2 coques réduit encore les effets et l'induction des vagues.

Le principe des S.E.S. est étudié et développé en Norvège depuis les années '60, et le nombre de navires construits y dépasse largement les 300 unités; mais jusqu'à présent la plupart étaient destinés à des usages civils.

La Marine norvégienne vient d'innover en passant commande de 9 dragueurs-chasseurs de mines du

même type que le M 342 MALOY aux Chantiers Kvaerner Mandal. Située sur l'île de Gismeroya cette société débuta la production de différents types de navires et équipements maritimes en 1991 et a depuis lors lancé plus de 50 catamarans rapides de différents types.

La Royal Norwegian Navy sera ainsi la première marine à disposer d'une escadre opérationnelle composée de navires S.E.S.

*Saint Bernard du Spuikom*



# DUITSE MARINE voltooit 2005 MCM Programma

**M**et de indienstname van de mijnenjager FGS WEILHEIM (M 1059) op 8 december 1998 voltooide de Duitse marine haar NAVY 2005 MCM Concept. Het mijnenbestrijdingsflottielje bestaat nu uit 22 moderne MCMV's: 12 Frankenthal-klasse (Type 332) en 10 Hameln-klasse (Type 343).

FGS Weilheim is het 12<sup>de</sup> schip van de Frankenthal-klasse.

Doordat de romp en opbouw uit a-magnetisch staal zijn hebben deze mijnenbestrijdingsschepen zeer goede magnetische akoestische en elektromagnetische karakteristieken. Het geeft de schepen tevens een betere schok- en brandbestendigheid.

De 2 MTU 16V 396 TB64 dieselmotoren en 2 Weller Variable Pitch schroeven geven de MCMV een uitzonderlijke manoeuvreerbaarheid.



De 22 MCMV's werden uitgerust met de nieuwste generatie mijnenbestrijdingsmiddelen:

- een Atlas Elektronik DSQS-11M hoog frequentie rompsonar
- het Atlas Elektronik MWS80-4 controle systeem
- 2 STN Systemtechnik Nord Pinguin B3 drones uitgerust met een TV-camera, een sonar en 2 explosieve ladingen met NATO Standard Mine Destruction munitie. Ontdekte grond- en verankerde mijnen kunnen zo in 1 run (mijnenveegoperatie) onschadelijk gemaakt worden.

Verder zijn er aan boord nog een RIB, een decompressiekamer en een duikerslokaal voor het opbergen van alle duikuitrusting.

De Duitse Marine is van plan haar toekomstige mijnenbestrijdingsschepen te bouwen volgens het Modular Minewarfare Platform Concept (MMPC) gebaseerd op de Type 332/343 MCMV's.

De Abeking & Rasmussen scheepswerf heeft reeds een multi-role mijnenbestrijdingsschip ontwikkeld volgens een concept dat vergelijkbaar is met de Deense 'Stanflex 300'-klasse.

Standaard zijn MCMV's uitgerust met een romp- en Variable Depth

## Technische Fiche TYPE 332 12 Frankenthal-klasse

Afmetingen: 54.5 x 9.2 x 2.6m  
Werverplaatsing: 650 ton full load

Snelheid: 18 kn

Bemanning: 37 (5 off)

Bewapening: 1 Bofors 40mm,  
2 quadruple Stinger  
missielen

MCM uitrusting: 2STN

Systemtechnik

Nord Pinguin

B-3 drones

Radar: Raytheon SPS-64; I-band

Sonar: Atlas Elektronik

DSQS-11M en MWS 80-4  
MH systeem

## Technische Fiche TYPE 343 10 Hameln-klasse

Afmetingen: 54.5 x 9.2 x 2.5m  
Werverplaatsing: 635 ton full load

Snelheid: 18 kn

Bemanning: 37 (4 off)

Bewapening: 2 Bofors 40 mm,  
2 quadruple Stinger  
missielen, 2 Silver  
Dog chaff launchers,  
60 mijnen

Radar: Signaal WM20/2; I/J-band  
Raytheon SPS-64; I-band

Sonar: Atlas Elektronik  
DSQS-11 M

(5 schepen krijgen het SDG-31  
mechanisch veegtuig en Troika  
drones aan boord, 5 andere  
worden omgebouwd tot  
mijnenjagers)

sonar (VDS) zodat ze, al naargelang de opdrachten, de mogelijkheid hebben een keuze te maken uit verschillende klein-caliber wapens en allerlei mijnenbestrijdingsmiddelen die kunnen ingescheept worden, hetzij in container- hetzij in pallet-vorm.

Als mijnenjager krijgen de schepen een bijkomende VDS, geleide onderwatertuigen (ROV's) en een decom-



pressiekamer aan boord. In de mijn-  
nenveger versie worden mechani-  
sche veegetuigen en ROV's inge-  
scheept. Bij de inzet als mijnlegger  
komt een rail-systeem op het achter-  
dek via dewelke de mijnen over-  
boord glijden.

De schepen zullen ook bij andere ta-  
ken ingezet worden zoals bij pa-  
trouilleopdrachten, anti-pollutie con-  
troles, visserijwacht, enz. In het laat-  
ste geval plaatst men een speciaal  
launch/recovery systeem met twee  
7.5ton RIB's aan boord.



FGS Dillingen Type 332

Het gebruik van dergelijke gecontai-  
neriseerde materialen biedt aan het  
MMPC-concept een grote flexibili-  
teit wat het een interessant platform  
maakt voor marines met een eerder  
bescheiden budget en toch een gans  
gamma aan taken moet kunnen ver-  
vullen.



FGS Ens Dorf Type 343

Foto's: G.A.H. Toremans  
G.A.H. Toremans

## ***Receptiebel - Sonnette de réception***

*Ref: REN 00183*

**Ware grootte - hauteur réelle: 13 cm**

**Prijs - prix: 850,-BEF**

**Portokosten - frais de port: 100,-BEF**

op rekening - sur le compte

473-6090311-30

Neptunus

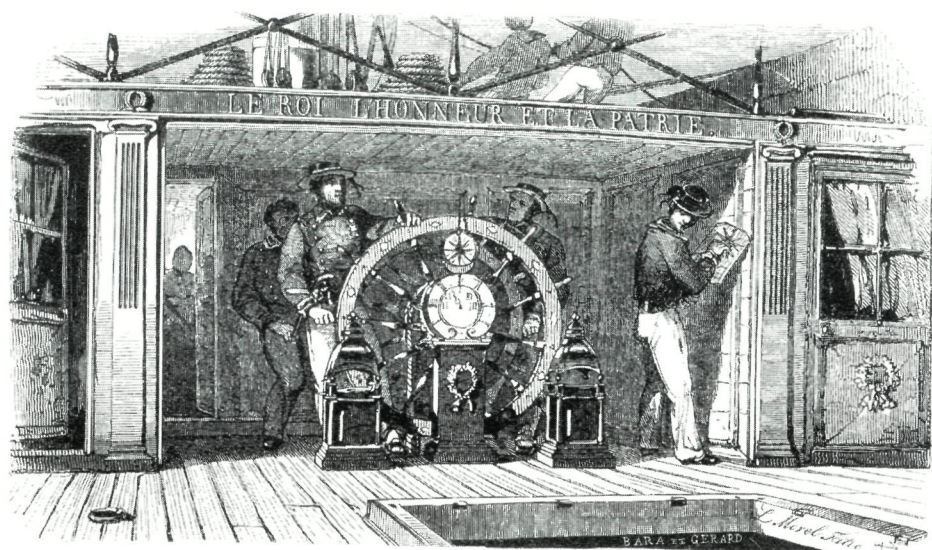
PB 17, 8400 Oostende





# Ces marins belges qui servirent la France ...

## PAUL CROMBET



Neptunus a récemment évoqué les carrières de Jean Brasseur-Kermadec et de Jean-Joseph Ransonnet, deux marins belges qui, à des époques très différentes, servirent la France. Il y en d'autres dont l'un des plus connus est Paul Crombet qui, à la différence des deux premiers, servit ensuite dans la marine des Pays-Bas.

Paul Crombet naquit à Namur le 23 août 1786, le benjamin d'une vieille famille locale, où l'on exerçait la profession de mercier de père en fils depuis des âges. Son père, Pierre-Philippe, un humaniste, imbu des idées de la révolution française, avait choisi une autre voie. Il était avocat et devint plus tard conseiller à la cour d'appel de Liège.

A la fin de ses études - il avait fait ses primaires à l'Ecole Centrale de Namur et ses secondaires au Lycée de Douai - le jeune homme, devenu citoyen de la République par la force des choses, opta pour le métier des armes (Bonaparte volait de victoire en victoire) et plus particuliè-

rement pour la Marine qui offrait des possibilités de carrière. La France, en effet n'ayant d'yeux que pour la Grande Armée, négligeait cette arme.

Il y entra en 1803 et fut versé, comme novice au camp de Boulogne, où Bonaparte rassemblait une armée destinée à envahir l'Angleterre et constituait une flotte de débarquement composée de navires hétéroclites.

En 1805, Paul Crombet fut embarqué sur une chaloupe canonnière, un petit bâtiment à fond plat gréé en brick, armé de trois pièces d'artillerie et monté par une vingtaine de marins. Ce type de navire - il y en avait quelque deux cents - était chargé de tenir à l'écart les navires anglais qui croisaient au large des côtes boulonnaises.

Il eut la chance avec lui le jour où, accomplissant une mission à terre, une bombe anglaise détruisit sa canonnière. Lui et les hommes de son canot furent les seuls survivants.

Lorsqu'en 1805, Napoléon, désespérant de pouvoir envahir l'Angleterre, leva le camp de Boulogne, Crombet venait d'être nommé aspirant.

Peu de temps plus tard, remarqué par l'amiral Missiessy, il devint membre de la commission chargée de lever les plans de l'Escaut oriental.

L'excellence de son travail, qui révéla un esprit scientifique qu'on ne lui connaissait pas, fut récompensée par une promotion au grade d'enseigne de vaisseau.

Mais Crombet n'était pas seulement un bon marin. La suite des événements démontra qu'il était aussi un excellent officier d'infanterie.

En 1813, la France, surprise par la progression des forces alliées, commence à évacuer la Hollande, se bornant à garder quelques places fortes, dont Bergen-op-Zoom. Notre compatriote fut chargé de contribuer à la défense de cette place, dont la garnison ne comptait que quelque huit cents hommes.



Il reçut pour mission de tenir le fort d'Eau, une redoute avancée dans l'Escaut, défendant le chenal reliant la mer au port intérieur de la ville, avec 70 marins.

Le blocus de Bergen-op-Zoom, commencé par les habitants de la région aidés d'un régiment de cosaques, avait été poursuivi par les Prussiens. Ceux-ci furent relayés par les Anglais en mars 1814. Jusque là, le fort d'Eau s'était borné à repousser par son artillerie des navires anglais trop entreprenants.

En mars 1814, les choses sérieuses commencèrent.

Le 8, les Anglais lancent une attaque surprise contre la Redoute. Sans succès. Leur objectif était de s'assurer l'arrivée de renforts et une retraite par la mer. Décidés de s'emparer de la place, ils recommencent le lendemain avec un effectif de près de 500 hommes. Crombet et ses 70 marins résistent au choc mais, aux prix de pertes sanglantes, l'assaillant arrive à jeter des planches sur les douves et à dresser des échelles contre les murailles. Et, c'est l'assaut à l'arme blanche. Crombet, avec ce qu'il reste de ses compagnons, ne fait pas le poids. Ils furent contraints à se rendre.

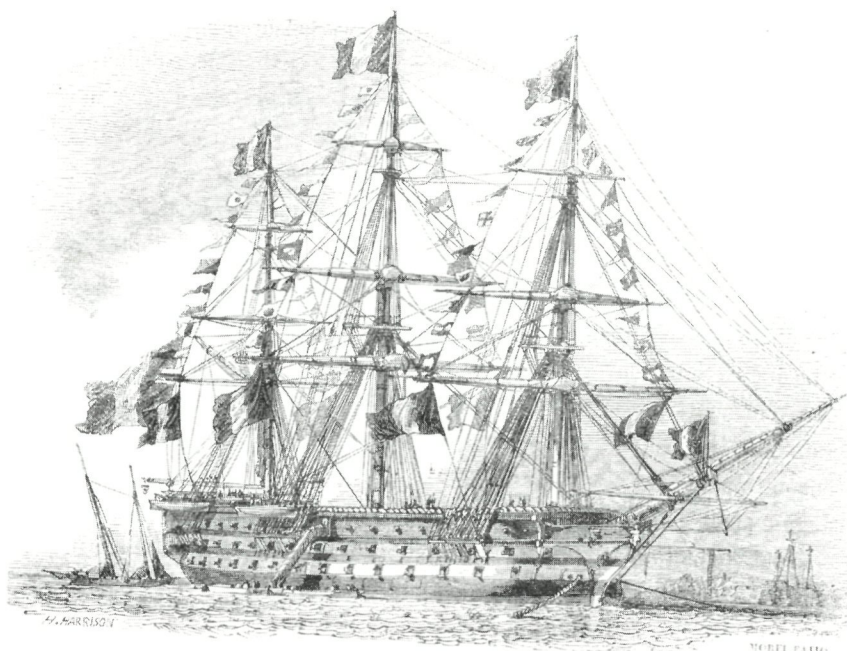
Mais, pour notre compatriote, la bataille n'était pas finie.

Profitant d'une vigoureuse contre-offensive lancée, le lendemain, par le général Bizaret, commandant de la place de Bergen-op-Zoom et de la confusion qui s'en suivit, il réussit avec ses hommes à tromper la vigilance de leurs gardiens et à s'emparer de leurs armes, à retourner la situation et, avec les troupes de Biza-

ret, à faire mettre bas les armes à 800 Anglais, et à s'emparer personnellement du drapeau du 1er régiment de la Garde Ecossaise. A la suite de cette brillante action, il fut nommé officier de la Légion d'Honneur par Napoléon.

Peu de temps plus tard, il repoussa une nouvelle attaque surprise, des Hollandais cette fois qui étaient venus renforcer le blocus de Bergen-op-Zoom.

Ces faits d'armes n'eurent pas le retentissement qu'ils méritaient, car Paris était sur le point de tomber. Blücher et ses troupes entrèrent dans la capitale le 30 Mars. C'était la fin de l'Empire.



Le blocus de Bergen-op-Zoom prit fin le 23 avril, en vertu d'une convention prévoyant l'évacuation des places-fortes tenues par la France à l'étranger. Sa garnison, composée d'une majorité de nos compatriotes, dont Crombet, reçut l'ordre de se replier sur Dunkerque... La plupart des Belges désertèrent en cours de route.

Le premier Traité de Paris, signé le 30 mai 1814, ramenait la France à l'intérieur de ses frontières et consacrait l'union de la Belgique et de la Hollande. Le gouvernement de Louis-Philippe licencia tous les

étrangers que les événements avaient amenés à servir dans les armées françaises. Notre compatriote était du nombre. Le 1er septembre 1814, il entra dans la marine des Pays-Bas comme Lieutenant de vaisseau de deuxième classe.

Promu Lieutenant de vaisseau de première classe en 1818, il participa à des croisières en Méditerranée et en mer Baltique.

Faisant partie de la nouvelle génération scientifique de la marine, il afficha son intérêt pour les mathématiques, la technique et les calculs de navigation astronomique. Après une mission scientifique en Russie, il fut désigné comme professeur de mathématiques et de navigation à l'Institut Naval de la marine à Medenblick, en Hollande.

En 1820, il fut, après son compatriote Jean-Joseph Ransonnet "le sous-marinier de Napoléon, le second belge à effectuer une plongée sous l'eau. Il ne s'agissait plus, cette fois, d'un sous-marin mais d'un engin dont les constructeurs s'étaient inspirés de la cloche à

plongée d'Hailey: un caisson de fer du 6 pieds de longueur, 4 de largeur, 5 de hauteur et 3 pouces d'épaisseur, pesant quelque 8.200 livres.

Combret et ses quatre compagnons, dont un plongeur, restèrent sous l'eau, pendant trois-quarts d'heure, à 30 pieds de profondeur.

Lorsque la Belgique devint un état indépendant après notre révolution de 1830, Combret lui offrit ses services. Cette offre fut déclinée. "Peut-être plus tard! Au moment venu, on pourrait faire appel à lui pour former nos officiers de mari-



ne". En attendant, le gouvernement provisoire lui conseilla de continuer à enseigner à Medenblick.

Combret, dont le coeur battait pour la Belgique, refusa toujours de prendre la nationalité hollandaise. Cette attitude retarda son avancement dans la carrière.

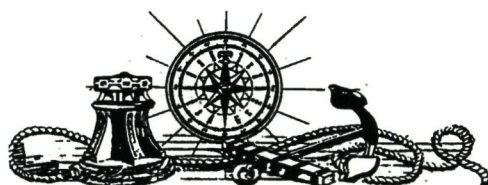
Nommé Capitaine de frégate en mars 1831, ce ne fut qu'en 1844 qu'il fut promu au grade de Capitaine de vaisseau alors qu'il était devenu directeur de l'institut naval de Medenblick.

En 1850, lors de la fermeture de cet établissement, notre Namurois, devenu Chevalier de L'Ordre de Guillaume, fut admis à la retraite et

se vit conférer le grade de Vice-amiral. Il avait trente cinq ans de service. Ce n'est qu'en 1859 que le gouvernement des Pays-Bas l'autorisa à revenir en Belgique. Il s'établit à Liège, où il mourut deux ans plus tard.

Cet homme courageux était aussi un humaniste. Sa carrière militaire ne l'avait pas empêché d'écrire une comédie en vers, un recueil de poésie, un journal de ses voyages, sans compter quelques ouvrages techniques. Un personnage étonnant!

*J.-M. de Decker*



#### Bibliographie:

C. Brone et Devos: Les Belges et la Mer, 1938

A. de Burbure de Wesembeek: Anthologie de la Marine belge, 1963

A. Wilmet: Les carnets de la Fouragère, 1927

Ch. Terlinden: Bulletin de la Commission Royale d'Histoire, 1935

R. Gérard: Neptunus, juillet 1990

J.-C. Liénart: Neptunus, juillet 1989



# HEMPEL



*Hempel Coatings (Belgium) n.v.*

*A Lot More Than Paint!*

**Sint Pietersvliet 7 - 2000 ANTWERPEN**

Tel. 03/220.61.60 - Telefax 03/220.61.79



# Herdenking Franse Marinefuseliers te Diksmuide



Defilé van Franse Marinefuseliers te Parijs tijdens het bezoek van Koning Leopold II in juli 1910

## Inleiding

In november 1998 hadden overal in het land herdenkingen plaats naar aanleiding van het feit dat 80 jaar geleden de eerste wereldoorlog eindigde.

Tachtig jaar is een hele tijd en weinigen onder ons kunnen zich voorstellen wat er toen gebeurde. De meesten hebben dan ook geen idee hoe hevig de strijd gevoerd werd tussen de geallieerden en het Duitse leger. Uit de geschiedenisles van de lagere school hebben we wel onthouden dat het stukje België dat achter de IJzer lag hardnekkig werd verdedigd en dat Belgische, Franse en Engelse soldaten gedurende vier jaar, tot in 1918, stand hielden tegen het Duitse leger.

Het Belgische veldleger, dat voornamelijk uit zes legerdivisies en één cavaleriedivisie bestond, bezette na de slag om Luik in augustus 1914 de vesting Antwerpen. De vijandelijke overmacht was echter te groot en op 10 oktober 1914 (val van Antwerpen) moeten de Belgen zich ook daar terugtrekken, ditmaal tot aan de Belgische Westkust.

Vanaf 16 oktober 1914 namen zo'n 75.000 Belgische soldaten stellingen in van de kust te Nieuwpoort tot fort Knokke, aan de samenvloeiing van

de IJzer en de Ieperlee. Een Franse brigade Marinefuseliers stelde zich met 6.000 manschappen op rond Diksmuide. Onder leiding van de Franse admiraal Ronarc'h verdedigden zij heldhaftig deze stad. Van 16 oktober tot 10 november 1914 bleven zij in stelling totdat de geallieerde troepen zich achter de IJzer hadden teruggetrokken en hun stellingen ingenomen hadden, die ze vier jaar lang behielden.

## Wat gebeurde er?

De admiraal Ronarc'h van de Franse Marine had eind september 1914 acht dagen tijd gekregen om twee regimenten (zes bataljons en een compagnie mitrailleurs) te vormen en te organiseren. Alles moest gedaan worden: samenstellen van de kaders, de manschappen, de diensten... Het idee om Marinefuseliers in te zetten samen met de troepen te land, was zeer laat gekomen. Per definitie is een marine bestemd om te varen en niet om te marcheren.

Op 4 oktober '14 krijgt de admiraal orders om met zijn troepen naar Duinkerke af te reizen waar een nieuw leger zal gevormd worden. Op 7 oktober 1914 's morgens vertrokken de manschappen vanuit Saint-Denis en Villetaneuse in trein-

konvoien naar Boulogne sur Mer en van daaruit verder naar Duinkerke. In Duinkerke aangekomen wacht hen een verrassing. De orders zijn veranderd, zij moeten doorreizen naar België, waar de vijand zich bevindt meer bepaald naar Antwerpen. In de namiddag van 8 oktober 1914 komen zij aan te Gent. Daar ontmoet admiraal Ronarc'h generaal Pau, verbindingsofficier van de geallieerde legers. Opnieuw worden de plannen veranderd doordat de spoorverbindingen met Antwerpen onderbroken werden en de zes divisies die Antwerpen verdedigden, begonnen waren zich terug te plooiën op Gent en Brugge. Eén enkele divisie blijft nog



In 1914 trekken ze richting België



in Antwerpen samen met 10.000 manschappen van het Engels leger (één brigade van de Royal Navy en 6.000 vrijwilligers van de Royal Navy Reserve).

De Franse Marinefuseliers worden naar Melle gestuurd waar de Belgische troepen loopgraven hebben klaargemaakt aan de Schelde. Daar komt het op 9 oktober '14 tot een eerste treffen met de vijand. Ook tijdens de nacht van 9 op 10 gaan de gevechten verder. Op 11 oktober '14 moeten de Marinefuseliers wijken voor de overmacht (6.000 tegen 45.000 Duitsers).

Op bevel van de Generaal Cappers trekken de Marinefuseliers zich 's nachts terug, gedekt door een Engelse divisie. Via Drongen, Merendree, Hansbeke en Bellem komen zij in de vroege morgen in Aalter aan. Na een kleine verpozing wordt verder naar Tielt gemarcheerd, waar zij op 12 oktober om vijf uur in de namiddag aankomen.

De volgende morgen (dinsdag 13 oktober) wordt om zeven uur vertrokken naar Torhout waar zij om drie uur 's namiddags aankomen. Op woensdag 14 oktober wordt een korte tocht ondernomen tot Kortemark. In het noorden hebben de Franse Marinefuseliers contact met het Belgisch leger, in het zuiden echter was elk contact met de Engelsen verloren. In de nacht van 14 op 15 oktober wordt al vechtend en onder een gutschende regen verder teruggetrokken via Werken, Zarren en Esen met Diksmuide als eindpunt.

Zij nemen stellingen in rondom Diksmuide, dat zij gedurende 4 weken tot 10 november 1914, met man en macht en kost was kost blijven verdedigen tegen een vijand die zes keer superieur was in aantal en over artillerie beschikte.

Welgeteld 6.000 Franse Marinefuseliers en 5.000 Belgen onder bevel van Kolonel (dienstdoende als Generaal) Meiser, stonden tegenover drie Duitse legerkorpsen (samen 50.000 man).

De morgen na de val van Diksmuide was een gevangen genomen Pruisisch Majoor verrast toen hij vernam dat de Fransen slechts met 6.000 waren. De Duitsers dachten dat ze minstens met 40.000 waren.

Eén bataljon bleef in België tot het einde van 1917. Vanaf 1918 werden de Marinefuseliers ingezet aan de Somme. 340 officieren en 13.500 manschappen hebben in de brigade gediend. Meer dan 1.000 zijn gesneuveld. Op het Frans militair kerkhof van Koksijde liggen 132 gesneuvelden van de brigade Marinefuseliers en van de 42ste infanteriedivisie (divisie Generaal Grosetti) samen begraven.

## Wie was Admiraal Pierre Ronarc'h?

**P**ierre-Alexis Ronarc'h was een Bretoen, geboren in Quimper in de rue Saint François in 1865, die als 15 jarige opleiding gaat volgen aan de École Navale. Hij vertrekt als Vaandrig naar het conflict op de Comoren waar hij gekwetst wordt. Hij wordt Luitenant-ter-zee benoemd op 24 jarige leeftijd. Hij is Vleugeladjutant van de admiraal Courrejolles tijdens de oorlog Seymour colonne, en hij is de enige die zijn détachement terugbrengt.



Admiraal Ronarc'h



Nadat hij fregatkapitein benoemd werd, wordt hij tweede in bevel van de Duguay-Trouin. Als Kapitein-ter-zee, op 42-jarige leeftijd wordt hij opperbevelhebber van de vloot contre-torpilleurs, torpilleurs en onderzeeboten van de 1ste vloot. Hij wordt bevorderd tot admiraal in 1914 en bijna onmiddellijk daarna opgeroepen om de brigade Marinefuseliers te vormen. Deze bestaat voor 90% uit Bretoenen. Na de slag van de IJzer blijft hij bevelvoerder van de Marine en Luchtmacht van het noorden. Hij sterft te Parijs in 1920.

In zijn geboortestad Quimper staat, op de place La Tour-d'Auvergne, ter zijne nagedachtenis een prachtig monument.

De Franse Marine heeft één van de nieuwe "La Fayette" klasse fregatten naar hem genoemd. De F715 werd gebouwd op de scheepswerven te Lorient en te water gelaten in 1997. Het schip zal in 2000 gecommisionneerd worden.

## Herdenking

De Vereniging van Reserveofficieren van de Marine - Afdeling West-Vlaanderen hield op zondag 6 december 1998 een kleine herdenking aan het gedenkteken van de Franse Marinefuseliers te Diksmuide. Dit gedenkteken bevindt zich in het stadspark te Diksmuide achter het station.

Volgende tekst staat op een gedenkplaat:

*Il va de notre honneur d'aider les Belges*

*dans cette tâche jusqu'à l'extrême limite de nos moyens.*

*En conséquence le passage de Dixmude devra être tenu par vous*

*tant qu'il restera un fusilier marin vivant.*

Het was meer dan onze plicht om als vereniging van Reserveofficieren van de Marine deze Franse Marinefuseliers (waaronder vele reservis-

ten) even te herdenken 80 jaar na het einde van de eerste wereldoorlog waarbij velen voor onze vrijheid hun leven lieten.

We kregen de medewerking van de Staf van de Marine, het Provinciecommando, het Stadsbestuur van Diksmuide en de consul van Frankrijk.

Een peloton van de divisie Marineinfanterie (DIVMAR) en een peloton van de reservedivisie Marineinfanterie (DIVMARRES) onder bevel van Ronny Vermeersch verzorgden de militaire plechtigheid.

De datum van 6 december 1998 werd gekozen omdat op dat ogenblik een Frans Marineschip "L'audacieuse" de haven van Brugge aandeed en wij onze Franse collega's graag bij deze herdenking wilden betrekken.

Na de plechtigheid werd een delegatie ontvangen op het stadhuis van Diksmuide.

ILZ(R) A. Billiet  
FKP(R) Y. Böting

# MULTI

## ALGEMEEN- EN SCHEEPSBOUWKUNDIG STUDIE- EN INGENIEURSBUREAU

ENGINEERING • PLANNING & BUDGETTERING • BEREKENINGEN

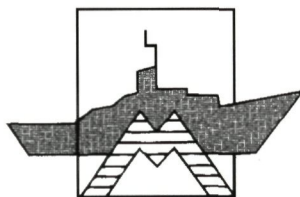
SUPERVISIE • DESIGN • VEILIGHEIDSTOEZICHT

Bazelstraat 206  
9150 Kruibeke

Tel: 32-3-227.30.51  
32-3-774.43.55

Fax: 32-3-227.27.31  
32-3-774.43.55

Studiebureau



MULTI N.V.

Bouwkunde

Scheepsbouw

Mechanica

Electrotechniek



# LA ROYAL NAVY EN LUTTE SUR PLUSIEURS FRONTS

**A**u cours des premiers mois de la guerre 1939-1945 la navigation sur l'Atlantique fut la principale préoccupation de la Royal Navy. Mais les théâtres d'opérations ne tardèrent pas à se déplacer et à se multiplier. L'Amirauté, par moments aux abois, eut le mérite de faire front et de mener de glorieuses batailles navales en attendant le secours de l'U.S. Navy dont l'apport, au lendemain de Pearl Harbor, fut précieux. Lorsque la flotte américaine du Pacifique fut détruite par surprise par les Japonais le 7 décembre 1941, le Président Roosevelt comprit qu'il était temps pour les Etats-Unis d'intervenir dans la seconde guerre mondiale.

A ce moment l'Afrique du Nord était en proie à de sanglantes rencontres Italo-Britanniques. Avidé de mettre quelques succès à son palmarès, le Duce Italien Benito Mussolini avait donné ordre à son Maréchal Graziani de réunir les divisions de Tripolitaine (capitale Tripoli) et de Cyrénaïque (capitale Benghazi) et de marcher vers l'Egypte et le canal de Suez. Il fallait donc renforcer l'armée Britannique d'Egypte pour parer au danger qui ne tarda pas à s'amplifier lorsque l'Afrika Korps du maréchal Rommel vint se mêler de la partie.

## Un allié en péril

**M**ais le "War office" avait encore d'autres chats à fouetter. L'allié grec qui tint d'abord les Italiens du maréchal Badoglio en échec, ne tarda pas à céder du terrain lorsque le Führer se porta au secours des armées du Duce. La Navy avait la double mission du transport des renforts des troupes et de leur ravitaillement. Elle ne s'accomplit pas sans pertes sur la meurtrière route hellénique. Le porte-avions "Illustrious" fut endommagé et le croiseur "Southampton" perdu. En représailles l'Amiral Sir James Somerville

(qui avait canonné début juillet 1940 la flotte française de l'Amiral Gen-soul amarrée à MERS EL KEBIR, en faisant plus de 1300 victimes parmi les marins français, mena une attaque de grande envergure contre le port de GÈNES.

Le 6 avril 1941 la "Wehrmacht" était entrée en Grèce, où les Italiens se trouvaient en difficulté, et occupa Salonique le 9 novembre et Monastir le 10 contraignant le gouvernement d'Athènes à gagner l'île de Crète.

On assista alors à la répétition de l'opération "Dynamo" qui avait permis l'évacuation de Dunkerque du corps expéditionnaire du général Lord Gort, fort de 220.000 hommes. L'évacuation de Grèce fut plus laborieuse. La "Luftwaffe" et la "Kriegsmarine" veillaient au grain. Dans le courant du mois de mai et de juin 1941 la Navy perdit 3 croiseurs et 8 destroyers tandis que les Allemands bombardaient Malte, redoutable sentinelle Britannique. Entre la Sicile et l'Afrique, l'île Maltaise et son port de La Valette offraient une base stratégique de premier ordre aux Britanniques. Plus d'un siècle et demi plus tôt Bonaparte s'en était aperçu et s'empara de l'île en 1798.

Les opérations de rembarquement hellénique permirent d'évacuer 43.000 hommes. Ils gagnèrent l'Egypte où ils étaient les bienvenus pour s'opposer aux ambitions italiennes: 3000 hommes accompagnèrent le gouvernement légal en Crète. Mais les aéroportés du Général Student eurent comme objectif l'île méditerranéenne et ses villes d'Héraklion et de La Canée.

Une fois de plus la Navy était mise à contribution pour assurer l'évacuation alors que la Luftwaffe de "Reichführer" Goering était au faite de sa puissance.

Le 1er juin 1941 la Crète était évacuée. Les escadrilles allemandes s'acharnèrent sur l'île de Malte: le

croiseur "Nelson" fut torpillé le 27 septembre, le porte-avions "Ark Royal" le 14 novembre et le "Barham" le 25. Malgré les pertes sévères encourues, la Navy réagissait. Le 9 novembre 1941 le futur Amiral Sir William S. Agnew qui patrouillait en Méditerranée avec une flottille de deux croiseurs et deux destroyers infligea une défaite sanglante à l'ennemi en coulant deux convois de dix ravitailleurs escortés par des croiseurs et des destroyers. Tous les ravitailleurs furent détruits et quatre destroyers coulés à l'aide des précieux "Submarines" appelés à riposter aux "U-boten" de l'amiral Doenitz (promu chef de l'état Allemand en avril 1945 au moment du suicide d'Hitler).

## Après Pearl Harbor

**L**e 7 décembre 1941, en rade des îles Hawaï la flotte américaine du Pacifique fut détruite par surprise par les japonais, ce qui provoqua l'intervention des Etats-Unis dans la seconde guerre mondiale.

La traditionnelle alliance anglo-américaine allait peser de tout son poids sur la suite des opérations.

C'était l'époque où le président Roosevelt et le premier ministre britannique s'entendaient à merveille alors qu'une nouvelle zone de bataille s'ouvrait sur le Pacifique. Les succès alliés ne tardèrent pas à se multiplier. La même année, l'invasion de l'URSS par l'armée hitlérienne suscita un renversement des alliances et consolidait la suprématie alliée. Mais il restait bon nombre de batailles sanglantes à livrer avant le V-day en mai 1945 en Europe et la reddition nipponne d'août 1945 devant les forces du général MacArthur.

P. Eygenraam



# LUITENANT-TER-ZEE VICTOR BILLET

## (1902 - 1942)

*Door wijlen J.-B. Dreesen  
en bijgewerkt door G. Billet*

De Heer Jan-Baptist Dreesen schreef dit artikel over mijn vader ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Zeemacht. Jan-Baptist werd geboren te Eisden op 25/7/25, was een verzetsstrijder, oorlogsvrijwilliger bij de RNSB "Royal Navy Section Belge", en na de oorlog werd hij Oppermeester bij de Zeemacht. Hij was beheerder van het maritiem tijdschrift "Neptunus", actief medewerker van verschillende verenigingen, en eveneens Schipper van de "AVILA", yacht van Z.M. de Koning. Vereerd met verscheidene ere-tokens. Hij overleed te Oostende op 09/07/1997.

Op 1 februari 1990 was het 50 jaar geleden dat de Belgische Zeemacht werd opgericht en zij zich te Oostende installeerde. De Zeemacht had haar oorsprong te danken aan de Belgische Sectie van de Royal Navy die van 1940 tot 1945 strijdend België op zee vertegenwoordigde. De Zeemacht en haar voorloper zijn voldoende gekend. Minder gekend, door het publiek, is echter de man met een uitzonderlijk doorzettingsvermogen, Victor Billet, die aan de basis lag van de oprichting van de "Royal Navy Section Belge"(x).

Hij werd geboren op 3 mei 1902 te Sint-Joost-ten-Noode, en bracht een deel van zijn kort leven te Oostende door. Victor Billet voelde zich van jongs af aangetrokken tot de zee. Aan de ouderdom van 17 jaar begon zijn marineopleiding op het schoolschip "Le Comte de Smet de Naeyer" en scheepte in als cadet aan boord van het zeilend schoolschip "Avenir". Hij doorliep er de klassieke opleiding en behaalde zijn certificaat van Leerlingofficier voor de koopvaardij op 20/07/1922.

Tussen 1922 en 1928 voer hij aan boord van schepen van de Belgische "La Royale Belge-Argentine", "Lloyd Royal" en "Deppe".

In 1928 kon hij niet nalaten een koloniale ervaring op te doen, en gedurende twee jaar voer hij op de Congostroom voor onze "Union Nationale des Transports Fluviaux".

In april 1931 behaalde hij het brevet van kapitein (Capitaine au Long Cours) en scheepte hetzelfde jaar in als kapitein, a/b van een schip van de Franse rederij "Navana".

Het crisisjaar 1929 kondigde zich aan en schepen gingen uit de vaart. Veel officieren en bemanningen stonden op straat in de jaren dertig. Om zich bezig te houden volgde Billet, samen met andere collega's, in de Zeevaartschool te Oostende een cursus die de Belgische marineofficieren voorbereide op navigatie in oorlogstijd. Op 21/06/1932 behaalde hij een bekwaamheidscertificaat (Certificat d'Aptitude de la Division Supérieure, Section Pont).



Luitenant-ter-zee Victor Billet

In 1933 was hij aan boord van de schepen van de rederij "Cockerill" te Oostende en het volgend jaar, na een kort verblijf bij het Loodswezen,

---

(x) De "Admiralty" verkoos de franse benaming "Section Belge" i.p.v. "Belgian Section" om een verwarring te vermijden tussen RNBS en RNPS (Royal Navy Patrol Service).



kreeg hij een plaats bij de Staatsmarine, zoals destijds de diensten van pakketboten en Zeewezen noemden. Luitenant Billet werd benoemd op 02/10/1936.

In 1935 werd hij geaffecteerd aan boord van het visserijwachtschip "Zinnia". Het bezoek van de "Zinnia" te St. Malo in 1936 gaf Billet de gelegenheid om vader Yvon te ontmoeten, die met zijn hospitaalschip "St. Yves" zich ontfermde over het lot van de Bretoense vissers. Met het gevolg dat zijn belangstelling voor de visserij in hoge zee ontkend was.



Luitenant-ter-zee V. Billet in gezelschap van Vader Yvon aan boord van de "St. Yves".

Victor Billet had een afschuw van routine. In 1937 stelde hij zich, met het akkoord van zijn administratie, ten dienste van het Koninklijk Natuurhistorisch Museum van België om opzoeken te doen in verband met de visserij in hoge zee. Hij leerde aan boord van de "St. Yves" en de "Gure-Herria", een vaartuig voor de kabeljauwvangst, de banken en de kusten van Groenland en New Foundland kennen. Terug in België, met de zegen van de Heer H. Devos (directeur-generaal van het Zeewezen), deelde Billet het harde vissersleven met de bemanning van de ijslandvaarders "0.80 Duchesse de Brabant" en "0.59 Freddy". Hij draaide ook een paar films over dit hard le-

ven, richtte een neutraal visserssyndicaat op "t Zal Wel Gaan", hielp de aalmoezeniers van de visserij-school "Paster Pype", sneed zich in twee voor de vissersweeskinderen van de "IBIS", controleerde de kwaliteit van de visvangst, en als lid van het propagandabestuur voor het visverbruik gaf hij conferenties met filmvertoningen in verschillende Waalse steden over "Le Pecheur, cet inconnu". Verder vond nog tijd in 1939 om twee propagandafilms te verwezenlijken voor onze pakketboten "Oostende-Dover".

Zijn collega's bewonderden zijn dynamisme en volgden, geamuseerd, zijn activiteiten. Hij zegde wat hij dacht, publiceerde zijn opinie over de meeste diverse onderwerpen, deed aan fotografie en aan cinema. De vissers van onze kust waarden deze aangespoelde Brusselaar voor zijn jovialiteit, zijn manier van aanpakken en zijn ernst.

Het eigenlijke avontuur van Billet begon echter op 14 mei 1940. Datum waar hij geaffecteerd werd aan boord van de "Prince Philippe" als enige officier, om de commandant Van Hulle bij te staan. De Engelsen beslisten dat zij de magnetische mijnen, die voor de kust van Oostende gedropt werden, bleven, vegen tot 17 mei. Na die datum moesten de Belgen dat zelf doen. Het eind 1939 inderhaast opgerichte "Marinekorps" (bij gebrek aan een oorlogsmarine) was nog niet uitgerust om magnetische mijnen te vegen. Bijgevolg werd er beroep gedaan op de Franse mijnenvegers van Duinkerke.

De vloot van de Staatsmarine bestond in 1940 uit een car-ferry en acht pakketboten van de Oostende-Doverlijn. Daarbij hoorden ook nog een reeks dienstscheppen zoals sleepers, loodsboten, boeienleggers en een hydrografisch schip.

Op 17 mei werd Billet en de bemanning, enkele uren voor het vertrek, door zijn commandant op de hoogte gebracht van een evacuatie. Gelukkig kon hij zijn moeder ontmoeten in het station en het haastig vertrek met zijn schip melden.

De "Prince Philippe" verliet Oostende omstreeks 14 uur met een 30-tal vluchtelingen, allemaal familieleden van de bemanning. De directie durfde waarschijnlijk geen vluchtelingen aan boord nemen, daar één van zijn dieselmotoren defect was.

Op 18 mei, zorgde de Commandant-directeur Lauwereins ervoor dat Laura Billet met haar vier kinderen (Alain 2 jaar, Yves 6 jaar, Gisèle 8 jaar en Georges 12 jaar) vergezeld met haar schoonmoeder aan boord kwamen van de "Prince Baudouin", overbevolkt met meer dan tweeduizend vluchtelingen.

Een gelukkig luitenant kon zijn familie omhelzen aan boord de "Baudouin" in de voormiddag van de 19de te Southampton.

De vloot "Oostende-Doverlijn" was voltallig op 20 mei, met de komst van de car-ferry "London-Istamboul".

Op vraag van de Britten om al de pakketboten in te zetten voor het troepenvervoer en voor de evacuatie van de Franse havens, waren slechts vijf pakketboten bereid om deze opdrachten te vervullen (Princesse Astrid & Marie-Josée, Prince Baudouin, Charles en Léopold).

Bij de wapenstilstand Frankrijk-Duitsland van 25/06/1940, beschouwden al de commandanten en de overgrote meerderheid van de officieren en de bemanning, zichzelf als vluchtelingen. Een uitzondering, de "Marie-Josée" onder het bevel van de 1ste Luitenant Petitjean en Luitenant Jonckheere, heeft nog enkele opdrachten vervuld voor de Britten.

De pakketboten en hun bemanning bleven liggen te Southampton zonder dat er nog iets gebeurde. De ontstane problematiek had tot gevolg dat de Belgische pakketboten vanaf oktober 1940, de rest van de oorlog met Engelse bemanning voeren.

Billet was het wachten moe, hij wilde actief bijdragen in de strijd tegen de overweldiger. Op 4 juli 1940 adresseerde hij een schrijven aan de diensten van de Engelse koopvaardij waarin hij zijn diensten aanbood. Hij werd hiervoor op zijn vingers





V. Billet samen met zijn zoontje Georges.

getikt door de "Belgian Shipping Advisory Committee". Deze Belgische gouvernementele commissie onder de leiding van Commandant André Timmermans en Van Campenhout, de kabinetschef van Gutt, trachtte vooralsnog de pakketboten met hun bemanning en de officieren over te dragen aan Engeland en Billet maakte daar nog altijd deel van uit. Maar het was geen blaam die Billet ervan zou weerhouden nog meer initiatieven van dit soort te nemen.

Half-juli, ging Billet naar London waar hij de Belgische administratie voorstelde het Marinekorps heroprichten met de werkloze Belgische vissers die in de Engelse havens rondhingen. Het antwoord van de Commandant-directeur Boël was negatief.

Hij dacht eraan zich te engageren in de Royal Navy. Hij vroeg officieel verlof zonder wedde en kreeg dat. Nu had hij zijn handen vrij. Op 25 juli 1940 schreef hij naar Admiraal Sir Roger Keyes, de held van de raid op Zeebrugge in 1918, en tijdens de 16-daagse veldtocht verbindingsofficier verbonden aan de staf van Koning Leopold III. Hij vroeg de admiraal om door hem gehoord te worden, wat ook gebeurde. Billet

legde de admiraal uit dat hij zijn diensten aan de Royal Navy wilde aanbieden om op die manier mee te werken aan de bevrijding van zijn land. Admiraal Keyes, die de Belgen genegen was, introduceerde Billet bij Admiraal Sir Gerald Dickens. Admiraal Dickens had dienst hernomen en was belast met de coördinatie van de geallieerde marine-onderdelen van Noorwegen, Polen, Nederland, Frankrijk e.a. die naar Engeland waren uitgeweken.

Admiraal Dickens luisterde met aandacht naar Billet. Deze hield een pleidooi voor de oprichting van een Belgische kern in de Royal Navy, met als doel later een Belgische Koninklijke Marine te heroprichten. Hij verklaarde verder dat hij kon instaan voor de rekrutering onder onze jeugd en vissers. Billet kreeg een beleefde weigering, omdat hij Belg was!

De "Admiralty", op de hoogte van de neutrale houding van onze Staatsmarine, werd bovendien verkeerd ingelicht door onze ambassade omtrent het optreden van onze vissers bij de evacuatie van Duinkerke.

Billet was teleurgesteld, maar niet ontmoedigd. Hij ging vervolgens aankloppen bij de Fransen. Admiraal Muselier had wel oor voor zijn voorstellen, want de Fransen hadden schepen maar ontbraken bemanning. Dit kwam ter ore van "Whitehall" (zetel van de First Sea Lord) die Billet onmiddellijk terugriep en hem vroeg niet in te gaan op de voorstellen van de Fransen.

Begin augustus, maakte Billet deel uit van het personeel van de Belgische ambassade in afwachting van de besprekingen met de Engelsen in verband met zijn voorstel.

Op 27 september kreeg Billet opdracht van Van Campenhout om 30 vissers te rekruteren in London, om een "Royal Navy Section Belge" op te richten, eerste stap naar een Belgische Koninklijke Marine.

Op 10 oktober 1940 werd Billet Luitenant RNVR (Royal Navy Volunteer Reserve) benoemd door de "Admiralty" en aangesteld door het Zee-

wezen als verbindingsofficier van de Staatsmarine bij de Royal Navy.

Op 14 oktober kwam Billet toe in HMS Royal Arthur te Skegness, een basisopleidingskamp van de Royal Navy, waar hij op 19 oktober administratief getransfereerd werd naar de RNR (Royal Navy Reserve). Daar begon hij op 22 oktober, samen met een Engels officier Sub Lt Mann RNVR, aan de opleiding van 29 vrijwilligers die in Fleetwood gerekruteerd werden door de Waterschout Depoortere en Lt Morrell RNVR. Van Campenhout had beslist om de 31 vrijwilligers, 22 vissers en 9 studenten, gerekruteerd door Billet in London te voorzien voor het 2de contingent!

Op 6 december werd hij met het eerste contingent gestuurd naar HMS Lonchinvar te Port-Edgard, om hun mijnenveegopleiding te coördineren. In Skegness werd hij opgevolgd door Lt Jonckheere RNR die de leiding nam van een tweede groep van 21 man en op 30 december een groep van 47 man, waaronder 8 soldaten met zee-ervaring van het ex-Marinekorps.

Half-december beklagden zijn manschappen zich over de afwachterende houding van onze autoriteiten.

Luitenant Billet richtte een schrijven aan de Eerste Minister Pierlot, om hem beleefd te verzoeken, de perscampagne tegen de Koning Leopold te doen ophouden en eveneens te ageren. Door zijn lang verblijf in Vichy heeft hij de Belgen redelijk in de war gebracht, en heden nog meer, door zijn stilzwijgendheid sedert zijn komst te London.

Met dit schrijven haalde hij zich de banbliksem van de Belgische autoriteiten op de hals. Men gaf opdracht aan Van Campenhout een middel te vinden om hem te vervangen.

Half-januari 1941, Billet werd door Van Campenhout ter orde geroepen, als laatste verwittiging.

In februari ontving Billet de tweede en derde groep in HMS Lonchinvar en bleef hij zich nog bezig houden met de opleiding in Skegness, en rbe-



reidde de komst voor van Lt Larose RNR die Lt Jonckheere ging opvolgen. Op 16 april werd hij geaffecteerd aan boord van HMS Brilliant.

Op 3 april verscheen een "Admiralty Fleet Order" waarbij de oprichting van de Belgische Sectie van de Royal Navy een feit werd. De droom was gerealiseerd en de heroïsche tijd was voorbij. Victor Billet zou echter langzaam maar zeker terzijde geschoven worden.

Op 17 april scheepste hij in aan boord van HMS Brilliant, een oudere destroyer, zogezegd om zijn maritieme opleiding te vervolmaken. Billet leefde nog altijd in de overtuiging dat het was in voorbereiding van een Commando aan boord van één van de Belgische korvetten die in het vooruitzicht werden gesteld. De "Brilliant" werd ingezet in de Zuid-Atlantische Oceaan waar het schip deelnam aan de jacht op Duitse kapers en bevoorradingschepen.

Tijdens zijn afwezigheid duidde Van Campenhout de Commandant Georges Timmermans aan als senior-officer van de Belgische Sectie. Niettegenstaande de afwijzing van Admiraal Dickens, die Billet genegeen was, werd hij verplicht in juli de kandidatuur van G. Timmermans te aanvaarden. Begin augustus werd G. Timmermans tot Lt Commander RNR benoemd.

Half-juli, terug in Engeland, vernam Billet te Skegness de aanstelling van de Commandant G. Timmermans van de "Astrid".

Op 14 augustus wordt Billet bij Admiraal Dickens ontboden. Die bracht hem op de hoogte dat het niet mogelijk was om hem heden een korvet te geven omdat sommige manschappen hun opleiding nog niet hadden beëindigd. Hij stelde hem voor, in afwachting, een stage te doen op een grote eenheid. Op de man af, vroeg Billet: "Hebt U mijn senioriteit weggenomen?" Daarop werd geantwoord dat de aanstellingen en bevorderingen van de Belgische officieren onder de bevoegdheden vallen van zijn

autoriteiten, en niet van de Admiralty.

Billet barstte in woede. Admiraal Dickens legde de nadruk op het feit dat er in de Royal Navy geen enkel bevel mag bekritiseerd worden, en na een zekere stilte, liet hij weten: "Billet, ik heb niet vergeten wat U voor de Belgische Sectie gedaan heeft, en na Uw stage kan U zich specialiseren in de MTB's". Billet had begrepen, dat hij in ongenade gevallen was en dat hij nooit een bevel over een korvet ging krijgen. Hij trok zijn mouwen op, en hij zal een Belgische MTB/MGB flottielje (Motor Torpedo- & Motor Gun Boat) oprichten: eenheden geschikt voor de verdediging van onze kust dat hij voorzien had in zijn voorstel.

Dit verzet gaf onze autoriteiten de gelegenheid om in januari 1942 Billet te ontslaan van de Staatsmarine en eveneens een verzoek te richten aan de Admiralty, om dezelfde maatregel te treffen.

Admiraal Dickens verontwaardigd, stelde onmiddellijk Billet met verlof zonder weddeverlies en gaf hem af en toe bepaalde opdrachten te vervullen tot 15 mei 1942.

Op 16 mei ging Billet naar het "DunDonald Camp". Hij zat nu bij de "Combined Operations" en de "Beach Commandos". De eeuwige vechter die Billet was, voelde zich eindelijk thuis. Hij werd daar gemuteerd met het oog op de geplande landing van Dieppe, de "Operation Rutter". Einde mei kreeg Billet het bevel over de LCT159 (Landing



LTZ Billet (4de van links) in HMS Royal Arthur te Skegness.

Vanaf 1 september 1941 deed hij een reeks stages bij de "Coastal Forces".

De oprichting van een MGB-flottielje werd door de Admiralty goedgekeurd op 8 oktober. De manschappen van de drie eerste contingenten waren bijna allen kandidaat, maar het project werd uitgesteld tot 18 oktober, om geweigerd te worden door onze autoriteiten eind december. Wat een hevig protest uitlokte bij Billet.

Craft Tanks) en was gelegerd te Cowes, Isle of Wight. Hij maakte deel uit van twee flottieljes LCT die opdracht hadden het "14th Army Tank Battalion, The Calgary Regiment" aan wal te zetten. De oefeningen waren dan ook zeer doelgericht. Op 11 en 12 juni werden de eerste algemene herhalingen gehouden te Bridport in Dorset. De resultaten waren echter niet denderend. Op 22 en 24 juni volgden anderen die beter waren. Begin juli werden eerst de offi-



cieren en daarna de manschappen ingelicht over wat er ging gebeuren. Men maakte zich klaar voor de aanval. Alles was klaar op 3 juli. Het slechte weer was echter de oorzaak voor uitstel tot 6 juli. De 7de juli zette zich alles weer in beweging. Vier Duitse vliegtuigen vielen echter de vloot aan en troffen twee van de "Landing Ship Infantry" (toevallig 2 Belgen, "Prinses Astrid" en "Prinses Josephine-Charlotte"). Het Commando vermoedde dat de vijand op de hoogte was van het plan en annuleerde "Operation Rutter".

Op 14 juli, op aandringen van Lt Colonel Andrews, werd Billet aangesteld als "Naval Liaison Officer" bij de Canadezen en was gelegeerd te Seaford, hoofdkwartier van het "14th Army Tank Battalion".

Einde juli bracht Admiraal Dickens hem op de hoogte dat hij zijn mutatie met promotie had kunnen bekomen om dienst te nemen bij de "Coastal Forces" als Lt Commander RNR.

Billet vroeg om een uitstel daar hij vernomen had dat de raid terug op de dagorde was onder de naam "Operation Jubilee". Hij nam contact op met zijn vroegere overste, een invloedrijke graaf, de Lt Commander "Earl" Beatty RN om Admiraal Dickens te overhalen.

De 16de augustus scheepte een tevreden luitenant in te Beaulieu-River, als tweede in bevel, aan boord van zijn vroegere LCT. (Terwille van de raid werd het nummer 159 gewijzigd tot nr3).

Op 17 augustus was het eindelijk zo ver. Alles en iedereen werd ingescheept. In de nacht van de 18de op de 19de vertrok een vloot van 9 LSI, waarvan 4 Belgische pakketboten, volgeladen met troepen geëscorteerd door 8 destroyers en vergezeld van 24 LCT en een 170-tal kleine landingsvaartuigen richting Dieppe.

De 19de augustus om 05.15u was de LCT 3 getuige van een ware slachting op de stranden voor en aan weerszijden van Dieppe. De LCT

kreeg voor en bij de aankomst op het strand verschillende voltreffers waarbij vijf doden vielen, o.a. de Commandant Sub Lt W. Cooke RNVr en Victor Billet op de brug. De overgebleven tankbestuurders kregen met veel moeite de drie "Churchill" tanks nog van boord (waarvan 1 in 3m water zonk), maar de LCT 3 is niet meer van het strand van Dieppe geraakt.

Slechts één van de 10 groepen slaagde erin zijn opdracht uit te voeren. Rond 9.40u was het feit beslecht en wat kon trok zich terug en scheepte weer in. Van de 7750 zeelieden en 7300 soldaten, 550 zeelui en 3488 soldaten ontbraken op het appel bij de aankomst in Engeland.

Victor Billet behoorde tot de velen die als "Missing presumed killed" de geschiedenis zijn ingegaan. Hij was de eerste officier geweest van de Belgische Sectie van de Royal Navy, maar hij was ook de eerste gesneuvelde.

Zijn weduwe bleef achter met haar vier kinderen. De Royal Navy, in plaats van de normale procedure te volgen om na 17 weken over te gaan tot de uitbetaling van een pensioen, betaalde verder zijn integrale wedde uit tot 30/11/1944. Daarna werd er door de Britten een pensioen uitbetaald tot 30/06/1946. Onze autoriteiten, die zich bedacht hadden, betaalden vanaf 01/09/42 een voorschot op het weduwepensioen en in juni 1944 lieten ze weten dat de Ministerraad besloten had om Victor Billet te bevorderen tot Eerste Luitenant van de Staatsmarine vanaf 01/06/42 met 6.40 anciënniteit.

Na de oorlog weigerde de Belgische Staat zijn weduwe een militair pensioen uit te betalen. Volgens de Belgische autoriteiten had de Luitenant van de Staatsmarine, Victor Billet, zich bij de Royal Navy geëngageerd zonder militair gekeurd te zijn door de dokters van het Belgisch Rekruteringscentrum te Londen. Hierdoor konden ze hem de rang van militair niet toekennen. Hij behoorde dus niet tot het leger.

Anders gezegd, de stichter werd niet ingelijfd bij zijn Belgische Sectie en toen Lt V. Billet RNR stierf was hij in dienst van de Royal Navy.

Uiteindelijk heeft de heer B. Devos, directeur-generaal van het Zeewezen deze zaak in het reine getrokken.

Ingevolge het Besluit van de Prins Regent van 14/02/46 en het Koninklijk Besluit van 02/07/96:

De Royal Navy Section belge = De ZEEMACHT = De MARINE

*Foto's: Privéverzameling G. Billet*

#### Bronnen:

Documentatie van mijn ouders.

Documenten van de Admiralty en van de Public Record Office te Kew-London.

Getuigenissen van: Brigadier-General C.A. "Stoney" Richardson, 14th ATB Calgary Regiment.

Lt Commander C.M. Morrell RNVr, stafofficier van Admiraal Sir Gerald Dickens.

Commandant-directeur Cou-teaux van de Zeevaartschool.

Able Seaman L.G. Glenister, Corporal C. Leonard en Trooper P.Aide, manschappen aan boord van de LCT 159(3).

RNSB: Leading Seaman E.Breem, Gunner P.Cousaert en Marconist F. Vanderwal.



# MARITIEM PANORAMA

## OOSTENDSE HAVEN BEDRIJFSECONOMISCH VERZWAKT

**O**p een recente persconferentie analyseerde professor G. Allaert van de Gentse universiteit de bedrijfseconomische slagkracht van onze zeehavens en van Oostende in het bijzonder. Hieruit blijkt dat de niet-havengebonden bedrijven van de Ensorstad sedert 1997 - en dit voor het eerst - een hogere toegevoegde waarde genereren dan de havengebonden bedrijven. Deze negatieve spiraal zette zich in 1998 onverminderd voort.

Mede met de verdwijning van de RMT en Wagons-Lits zakte het Oostendse havenindustriegebied op alle vlakken: inzake omzet, toegevoegde waarde en tewerkstelling. Prof. Allaert staakt deze vaststellingen met de cijfers, onlangs gepubliceerd in "Trends 5.000" en het verslag van de Nationale Bank. Zijn studie gaat over 1997 waarvan de cijfers pas nu vaststaan. Voor 1998 pakt hij voorzichtig uit met voorlopige gegevens.

### Toegevoegde waarde slinkt

**A**ls we de bedrijfseconomische criteria in ogenschouw nemen, stellen we vast dat de Oostendse haven en haar industriezone op 1 jaar tijd zo'n 300 miljoen BEF verloor aan toegevoegde waarde. In 1997 daalde de gezamenlijke toegevoegde waarde er van 8,3 mrd naar 8 mrd BEF. Deze achteruitgang is uitsluitend te wijten aan de havengebonden bedrijven die daar gevestigd zijn. Zij verloren inderdaad 1 miljard BEF (van 4,5 naar 3,5 mrd) terwijl de niet-

havengebonden bedrijven uit deze zone met 700 miljoen BEF stegen (van 3,8 naar 4,5 mrd).

De regio Oostende is dus duidelijk minder afhankelijk van de havenactiviteiten dan ze destijds was. De ro/ro-trafiek kende er ondermeer een gevoelige regressie die in 1997 met meer dan 50.000 vrachteenheden terugliep. Destijds was de RMT de motor van de toegevoegde waarde in Oostende. Holyman/Sally heeft op dat vlak de opgedoekte staatsrederij niet kunnen vervangen en dat is nu ook het geval met Hoverspeed en TSL.

### Omzet verliest maritiem karakter

**O**ok qua omzet was de haven in 1997 niet meer de enige peiler van de Oostendse havendynamiek. Sedert de laatste twee jaren komt meer dan 2/3 van de omzet in de havenindustriezone voor rekening van niet-havengebonden bedrijven. Eind 1991 was dit nog het spiegelbeeld met 60% havengebonden en 40% niet-havengebonden omzet. Medio 1985 was het aandeel van de havengebonden omzet zelfs 80% van de gegenereerde omzet in het havengebied.

De havengebonden bedrijven blijven dus bedrijfseconomisch zwak presteren. Het is zover gekomen dat de Oostendse havenzone thans meer en meer een gewoon industriegebied

geworden is dan een zuivere haven-industriezone. Prof. Allaert concludeert dan ook dat de bedrijfswereld de "bakens" heeft uitgezet voor een meer gediversifieerd regionaal-economische dynamiek. De verdere groei van de niet-havengebonden bedrijven in de Oostendse achterhaven wordt geleidelijk aan een zuiver industriegebied. De achterhaven wordt hoe langer hoe meer een industriezone waarvan de binding met het havengebeuren verdwijnt. Eind 1998 was de omzet van de niet-havengebonden bedrijven verder opgelopen tot 3/4 van de hele bedrijfseconomische omzet in voor- en achterhaven samen.

### Maritieme tewerkstelling verdwijnt

**D**e tewerkstelling in de Oostendse havenzone bleef relatief goed stand houden tot medio de jaren '90. Tot begin 1997 waren er nog 4.000 jobs. Nu is dit geslonken tot zo'n 2.800 jobs waarvan er meer zijn in de niet-havengebonden dan in de zuiver havengebonden sectoren. Niet enkel het opdoeken van de RMT en Wagons-Lits, maar ook het verdwijnen van een aantal havengebonden bedrijven uit de Trends 5000 zitten daar voor iets tussen. Naast het verlies aan directe tewerkstelling in de maritieme sector is er ook de indirecte impact naar bv. toeleveranciers. Aldus cijfermatig samengevat:



Bedrijven	Toegevoegde waarde		Omzet		Tewerkstelling	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Havengebonden	4,5 mrd	3,5 mrd	13,7 mrd	13,5 mrd	3.400	1.207
Niet-havengebonden	3,8 mrd	4,5 mrd	28,5 mrd	26,2 mrd	1.150	1.610
Totaal	8,3 mrd	8,0 mrd	42,2 mrd	39,7 mrd	4.550	2.817

## Sectoriële analyse

**S**ectorieel bekeken kan de evolutie in het Oostendse havenindustriegebied als volgt samengevat worden. Uit de Trends 5000 blijkt dat alle havengebonden ondernemingen gezakt zijn in de toprangschikking. Jet Air staat het hoogst gerangschikt met een 178ste plaats, gevolgd door Daikin op plaats 180. Beide ondernemingen zijn goed voor ruim 10 mrd BEF in omzet. De visverwerkende industrieën kenden in 1997 een daling in omzet van 2,5 naar 2,3 mrd. Hierbij stak de groei van Morubel

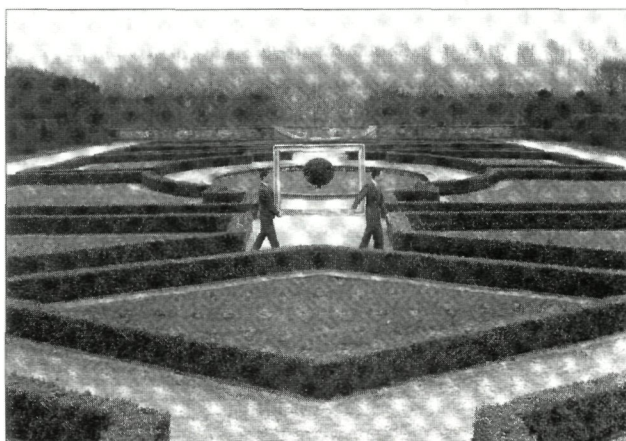
schril af tegen de status quo van de andere visverwerkende bedrijven.

De groei in de bouwsector is stilgevallen sedert 1996 en hield in 1997 een omzet van circa 2,3 mrd. In de sector van de chemische meststoffen (CNO) noteerde men in 1997 een forse teruggang in omzet van 2,1 naar 1,7 mrd. De transportbedrijven, overwegend havengebonden, gingen ietwat achteruit, uitgezonderd de baggergroep Decloedt waar de omzet tot 3,7 mrd opliep in 1997.

Tenslotte noteren wij dat het merendeel van de niet-havengebonden bedrijven in het industriegebied van

Oostende er verder op vooruit gaat. Vooral Daikin Europe die de nummer één is inzake omzet en toegevoegde waarde. Op zijn eentje zorgt Daikin voor 2,5 mrd toegevoegde waarde, wat bijna evenveel is als die van alle havengebonden bedrijven samen. Concluderend kan gesteld worden dat Oostende vorig jaar heel wat toegevoegde waarde verloor, dit in tegenstelling tot onze drie andere zeehavens. Een inhaalbeweging dringt zich dan ook onverwijld op.

*H. Rogie*



**SPECIALISEREN  
IS VOORAL EEN KWESTIE  
VAN SELECTEREN.**

Leopold III-laan 13  
8400 Oostende  
Tel. (059) 50 08 33  
Fax. (059) 80 87 27



VOORHEEN PARIBAS BANK BELGIE

ARTESIA BANK

**GOEKINT**  
G R A P H I C S

is een uiterst modern bedrijf met 40 medewerkers,  
alomgekend voor een uitstekende kwaliteit en service!

Tijdschriften, boeken, jaarverslagen, catalogi.  
Bedrukken van zwaar karton.  
Tot 5 kleuren + lak in 1 doorgang.

Publicitaire folders.

Briefhoofden, faktuur-sets, omslagen.

DRUKKERIJ GOEKINT nv, Industriepark, 8400 Oostende  
Tel. (059) 51.43.43 - Fax (059) 51.44.43



# BRUGSE BINNENHAVEN IN DE KIJKER

**W**anneer men het heeft over de haven van Zeebrugge vergeet men veelal dat het hier gaat om een uitgebreid maritiem complex dat zich uitstrekt tot aan de stad Brugge 15km landinwaarts. Aldus is Zeebrugge de zeepoort van Brugge waarmee het door het Boudewijnkanaal verbonden is en zo toegang verleent tot de drie dokken van de binnenhaven.

## Zeebrugge toegangspoort van Brugge

**D**e MBZ, die het havencomplex Brugge-Zeebrugge beheert, heeft in haar internationale contacten steeds de nadruk gelegd op haar banden met de stad Brugge. Chronologisch gezien, is de Zeebrugse haven inderdaad de 4de haven van Brugge. Eerst was er de Romeinse nederzetting omstreeks 200 na Chr. ten noorden van de huidige stad. Later, van de 9de tot de 16de eeuw, was Brugge een belangrijk cultureel en commercieel centrum dankzij zijn wereldbekende haven. Vanaf de 17de eeuw ging Brugge zijn verbindingen met de zee uitbreiden via een reeks kanalen en zo werd Zeebrugge rond de laatste eeuwwisseling de toegangspoort van de Brugse binnenhaven.

## Boudewijnkanaal als verbindingsweg

**I**ntussen is Zeebrugge uitgegroeid tot een intercontinentale diepzeehaven en kreeg de Brugse binnenhaven een secundaire rol toebedeeld. Beide havengedeelten zijn door het 13km lange Boudewijnkanaal met elkaar verbonden. Dit kanaal geeft aansluiting op de Zeebrugse voorhaven via de Visartsluis (oude Zee-sluis) met als afmetingen 210m x

19,70m en een drempeldiepte van Z(-5,50m) LLWS.

Het Boudewijnkanaal heeft een breedte die varieert van 70m tot 125m; na de Herdersbrug te Dudzele is de doorvaartbreedte beperkt tot 29m. De waterdiepte bedraagt minimum 6,70m, maar zal op 8m gebracht worden tot aan de Brugse binnenhaven alwaar het kanaal zonder sluisverbinding uitmondt. De nuttige kaailengte bedraagt er 8.150m. Gelet op breedte en diepgang is het kanaal bevaarbaar door zeeschepen tot 10.000 dwt. Die kunnen zonder problemen de Brugse binnenhaven aanlopen. In 1997 bedroeg hun aantal 1.155, hetzij zo'n 10% van het totaal aantal schepen dat het hele havencomplex aanliep. Zij waren goed voor een goederenomzet van ca. 3 miljoen ton, hetzij zo'n 9% van globale maritieme overslag in het havencomplex.

## De Brugse binnenhaven

**D**e binnenhaven van Brugge omvat drie dokken die evenwijdig naast elkaar gelegen zijn. Aan de oostkant ligt het Klein Handelsdok met 617m nuttige kaailengte. Aan de westkant vindt men het Nijverheidsdok met een kaailengte van 2.300m. Daartussen ligt het Groot Handelsdok dat 983m bruikbare kaailengte biedt. In totaal biedt de Brugse binnenhaven dus 3.900m kaaimuren op een waterdiepte van 8 m.

Vanuit het Groot Handelsdok is de Brugse binnenhaven verbonden met het kanaal Brugge-Gent via de Verbindingssluis. Deze sluis, 125m lang en 12m breed, heeft een drempeldiepte van Z (-5,50m) en wordt gebruikt voor de binnenscheepvaarttrafiek naar het hinterland toe. Barges geladen met containers vinden er hun

weg naar de Duitse havens van de Rijn. Daar er steeds grotere containerbarges op de binnenvaart tussen Brugge en Gent verschijnen, is het kanaal te smal geworden en moeten er her en der kruisingsplaatsen gebouwd worden. Ook het gabariet van maximum 1.000 ton is volstrekt ontoereikend. Voor een betere ontsluiting van het havencomplex werd dan ook voor de aanleg van het Noorderkanaal geselecteerd.

## Binnenscheepvaarttrafiek

**A**lhoewel de binnenvaart een steeds belangrijker rol inneemt, blijft de goederentrafiek op dat vlak vrij beperkt in de Brugse haven. Zo werd in 1997 voor het hele havencomplex een globale trafiek van 319.483 ton genoteerd, waarvan 203.994 ton aanvoer. Zo'n 2/3 van deze hoeveelheid is voor rekening van de Brugse binnenhaven en de overige 1/3 voor het Zeebrugse havengedeelte. Deze omzet werd gerealiseerd door 641 aanleg- en transitbeurten van binnenschepen. De vervoerde goederen kunnen als volgt opgesplitst worden : 113.000t containers, 167.000t vaste bulk, 24.000t stukgoed en 15.000t vloeibare bulk. In globo vertegenwoordigt dit slechts 1% van de totale goederenomzet van het havencomplex, die in 1997 ruim 32 miljoen ton bedroeg. Voor de Brugse binnenhaven is dit aandeel 0,7%.

Even een belangrijke opmerking. De hierboven vermelde containertrafiek heeft uitsluitend betrekking op de binnenvaart. De barges laden de containers aan de OCHZ en Flanders Containerterminal van de Zeebrugse voorhaven. Via het Boudewijnkanaal transiteren ze aan de Brugse binnenhaven en zetten hun vaart door tot aan de Duitse havens van de Rijn. We weten dat de haven van





**De Brugse binnenhaven**

*Foto:MBZ*

Brugge met het Europese waterwegennet verbonden is via het oude Oostende-Brugge-Gentkanaal waarvan de beperkte breedte en diepte, alsook de lange wachttijden aan de sluizen, de uitbreiding van de binnentrafiek zeker niet bevorderen. Zo is de capaciteit van de containerbarges die deze vaarweg moeten gebruiken, beperkt tot 91 TEU. De aansluiting van het havencomplex op het kanaal Gent-Terneuzen via het te graven Noorderkanaal zou een rechtstreekse verbinding met de Rijn kunnen verzekeren.

## **Maritieme trafiek**

**O**p het Boudewijnkanaal en in de drie dokken van de Brugse binnenhaven grijpt er naast binnenscheepvaart ook maritieme trafiek plaats. Het gaat hier in hoofdzaak om de verhandeling van kleine bulk, stukgoed, zand en grint, en geraffineerde olie. In totaal betrof het in 1997 zo'n 3 miljoen ton aan- en afgevoerd door 1.155 aanlegbeurten van zeeschepen. Deze tonnage vertegenwoordigt 9% van de globale maritieme trafiek in het havencomplex. Volgens een recente studie is de theoretische maximale zeetrafiek rond Brugge beperkt tot 3,5 miljoen ton gelet op het huidige beperkte bedieningsregime.

Zandwinningsproducten en geraffineerde olie zijn veruit de voornaamste zeetrafieken van de binnenhaven en bedragen respectievelijk 1,6 miljoen en 1,3 miljoen ton. De zanden en grintsoorten worden gebaggerd in de zuidelijke Noordzee en zijn dus aanvoertrafieken. Daarentegen worden de geraffineerde oliesoorten grotendeels overgeslagen op feeder en zeegaande barges en zijn dus afvoertrafieken. Voor het behandelen van al die goederen beschikt het Klein Handelsdok ondermeer over een 5ton-portaalkraan en het Groot Handelsdok over een 5ton-portaalkraan en twee 8 ton-portaalkranen. Ze zijn het eigendom van de MBZ en werden in 1970-80 gebouwd door de Boomse Metaalwerken.

## **Voornaamste maritieme bedrijven**

**O**nder de belangrijkste maritieme bedrijven gevestigd in de Brugse binnenhaven en langs het Boudewijnkanaal citeren we Alzagri die aan zijn zand- en grintterminal jaarlijks zo'n 200 baggerschepen ontvangt en dan ook de grootste invoerder is van zandwinningsproducten samen met Devresse en Simon (ARC-Hanson). Ook de firma d'Hoore, Interbeton en de West-Vlaamse Betonmaatschappij zijn in-

voerders van dergelijke bouwmaterialen.

Qua maritieme afvoer van geraffineerde olie tellen we in de Brugse havenzone niet minder dan vier bedrijven die in deze sector actief zijn. Het zijn de firma's Belgomine gelegen aan de Herdersbrug, BBO, Traennoordtank en De Tavernier. Citeren we nog twee bedrijven werkzaam in de scheepssector: de firma Longueville als scheepshersteller en de Brugse Scheepssloperij. Tenslotte telt de Brugse binnenhaven nog enkele kleine maritieme bedrijven gespecialiseerd in veevoeders, landbouwproducten en klein stukgoed. In en rond de Brugse havenzone hebben zich bovendien heel wat multinationale bedrijven gevestigd die niet noodzakelijk bindingen hebben met het maritieme. Zo citeren we Siemens, Philips, Bombardier Euro-rail, Dana Corporation, New Holland Belgium, Genencor International, Donaldson, Electrabel, Glaverbel en Wateeuw.

Concluderend is het duidelijk dat de Brugse binnenhaven op maritiem-industrieel vlak bijzonder actief is in de context van het hele havencomplex. Niettemin streeft de MBZ ernaar, de zuivere maritieme bedrijvigheid van de binnenhaven geleidelijk aan naar de Zeebrugse achterhaven te laten opschuiven. Dichterbij de zee, luidt het motto en daarom zijn er reeds enkele nieuwe sites voorzien voor de herlocalisatie aldaar van Brugse havenbedrijven. Daarom ook bestaan er geen plannen om de Brugse binnenhaven uit te breiden of te moderniseren.

*H. Rogie*



# LA CHINOISE DOUAIRIERE ET SES AMIRAUX!

Parmi les nombreux parcs de Beijing où il fait si bon vivre et se promener, il y en a un dont l'histoire suscita jadis dit-on, rage et amertume chez plus d'un amiral de la flotte impériale.

Situé au nord-ouest de la capitale, à une quinzaine de kilomètres du centre, il est connu sous le nom de "Garden of Health and Harmony" (Yihéyuàn), "Summer Palace - Palais d'Été" ou plus simplement de "Kunming Lake".

Ce célèbre "Summer Palace" ainsi que ses nombreuses dépendances, furent presque entièrement détruits lors des violents affrontements des années 1850-1860. Hélas pour la postérité, car lorsqu'en 1888 la douairière impératrice Cixi décida de restaurer son impériale résidence d'été, elle y engloutit à maintes reprises (et encore en 1900!) de colossales sommes d'argent... prélevées sur les fonds publics réservés au développement de la Marine impériale!

Sa seule contribution "maritime" fut la construction d'un très kitch et inutile Bateau de Marbre, ridiculement ancré sur le lac et à bord duquel venait quelques fois ripailler celle que l'on surnommait sous cape, le "Vieux Bouddha". Une ambitieuse et cauteleuse impératrice qui jamais ne donna à ses amiraux amputés arbitrairement de leur flotte, le droit de revendiquer.

Aujourd'hui, les skippers des "Dragon boats" qui baladent les touristes sur ce lac de Kunming suggèrent, non sans amertume, que si l'Empire avait jadis disposé d'une force maritime apte à défendre son intégrité, il n'aurait pas été vaincu au tournant de ce siècle, ni obligé de céder tant de territoires aux puissances étrangères.

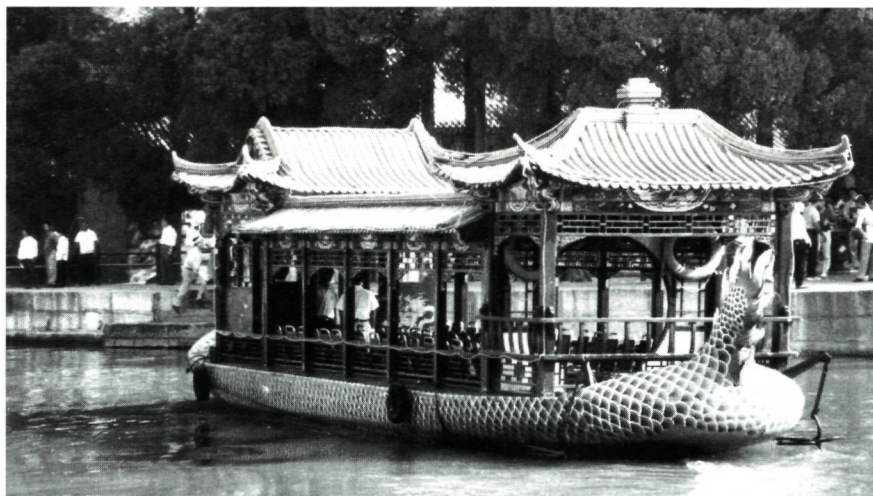
A preuve que là-bas comme en occident et sous toutes les latitudes, la maxime (\*) "Le trident de Neptune est le sceptre du monde!" fait force de réalité.



Le dispendieux et inutile "Marbre Boat": coque en marbre, superstructures en bois et stuc.

Son origine remonte au 12ème siècle, lorsque Wan Yanliang, premier empereur de la dynastie Jin, subjugué par la sereine beauté des lieux décida en 1153, d'y faire ériger une belle résidence au bord du lac. Après lui et pendant des siècles, ses successeurs occupèrent ce havre de beauté aux saisons estivales.

Vers 1750, Qianlong (1711-1799) entreprit de grands travaux d'embellissement du site. Il fit notamment creuser et agrandir le lac en utilisant à cet effet plus de 100.000 ouvriers-terrassiers. L'empereur, installé sur un promontoire, supervisait les travaux en même temps que les exercices navals qui se déroulaient conjointement sur la partie du plan d'eau resté navigable.



A bord des "Dragon boats", certains skippers vous diront, non sans amertume que...

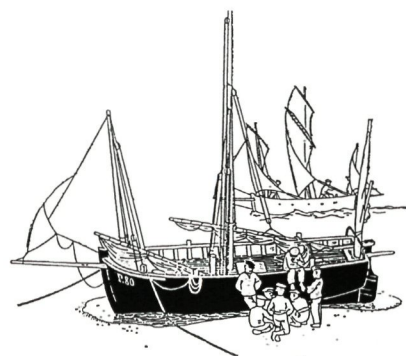
Photos: Fr. Philips  
Saint Bernard du Spuikom

(\*) Piratée en page 156 du Neptunus n° 252 - 98/3



# De panneschuit VII

## De masten en tuigage



In "Onze Zeilvischsloepen" door Frans Bly en uitgegeven in 1920 lezen we over:

a) De rondhouten: de panneschuit voert drie masten, welke alle drie gestreken kunnen worden. Voorop staat de fokkemast, midscheeps de grote mast en tegenaan de spiegel de drillmast (druilmast). Het onder-eind van de fokkemast en van de grote mast steunt in een houten koker (mastkoker) en wordt daarin gesloten gehouden door een zware ijzeren haak, spang genaamd.

De andere rondhouten zijn: het kluifhout, de uitlegger, de taljevangra of grootzeilra, de fokkera en de marszeilra. Het kluifhout vaart door een gat in de verschansing. De uitlegger rust op de luiaardsbank en wordt door een opening in de spiegel uitgevoerd. Aan de taljevangra is het grootzeil, aan de fokkera de fok en aan de marszeilra het vierkant topzeil vastgemaakt.

b) De zeilen: de zeilen gebruikt aan boord van de panneschuit waren:

- de grote kluiver
- de kleine kluiver
- de fok
- het grootzeil (taljevang genoemd, naar het frans taillevent)
- het groot topzeil (ook marszeil geheten)
- het klein topzeil (driehoekig van vorm)
- de drille (druil en eveneens driehoekig)

### Benamingen:

#### zeilen:

- 1: kluiver
- 2: fok
- 3: grootzeil
- 4: groot topzeil
- 5: druil of drille

#### rondhouten:

- a: kluiverboom of kluifhout
- b: fokkemast
- c: fokkera
- d: grote mast
- e: grootzeilra
- f: marszeilra
- g: druilmast
- h: uitlegger

### Opmerkingen:

De grootte en de vorm van de zeilen hangt af van de lengte en de stand van de masten. De afmetingen die verder zullen gegeven worden zijn die dewelke ik op mijn model gemeeten heb. Het is wel aan te raden met stevig papier voor ieder zeil een model te maken en deze met behulp van lichte touwtjes op hun stand te hangen. Daardoor kunnen we beter de stand van de ra's controleren en voorkomen we ook dat we een zeil moeten hermaken.

Voor de masten en de ra's gebruiken we zoals reeds in het begin werd beschreven pitch-pine.

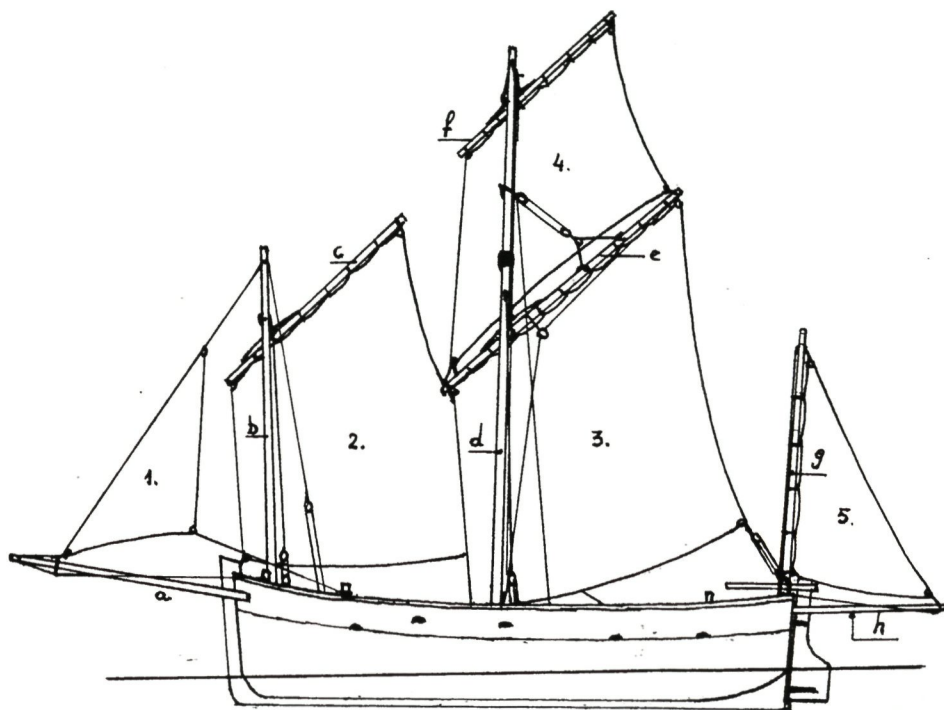


fig. 47



Modelbouwers die niet aan pitch-pinehout kunnen geraken kunnen gerust oregon gebruiken. Voor ieder rondhout vertrekken we steeds van een vierkant latje van de juiste maximum doorsnede. Eerst worden de vier zijden schuin geschaafd tot een doorsnede gelijk aan de minimum

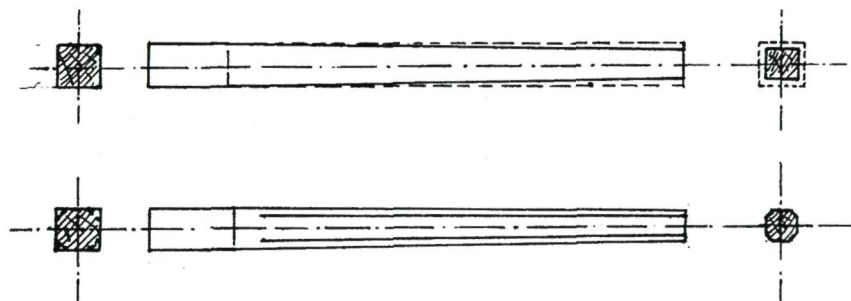


fig. 48

doorsnede. Daarna schuinen we de 4 hoeken, zodanig dat we aan de top een regelmatige achthoek bekommen 'zie fig. 48).

Dan rest ons nog de 8 hoeken nog af te ronden en mooi glad te wrijven.

- De totale lengte van de masten zijn voor de:
- fokkemast = 36,2 cm
- de grote mast = 62,5 cm
- de druilmast = 26,5 cm
- Voor meer gedetailleerde afmetingen van de fokkemast en de druilmast, zie verder.
- De afmetingen van de grote mast zie fig. 48 bis.

## I: De kluiver

- hangt vast aan de kluiverboom en de fokkemast

- de afmetingen zijn: - fokkemast:

Totale lengte = 36,2 cm

Ø top = 7 mm

basis = 8 mm

- kluiverboom:

Totale lengte = 32,5 cm

Ø top = 6 mm

basis = 8 mm

- in de drie hoeken van het zeil steken er kousen: Ø 3 mm

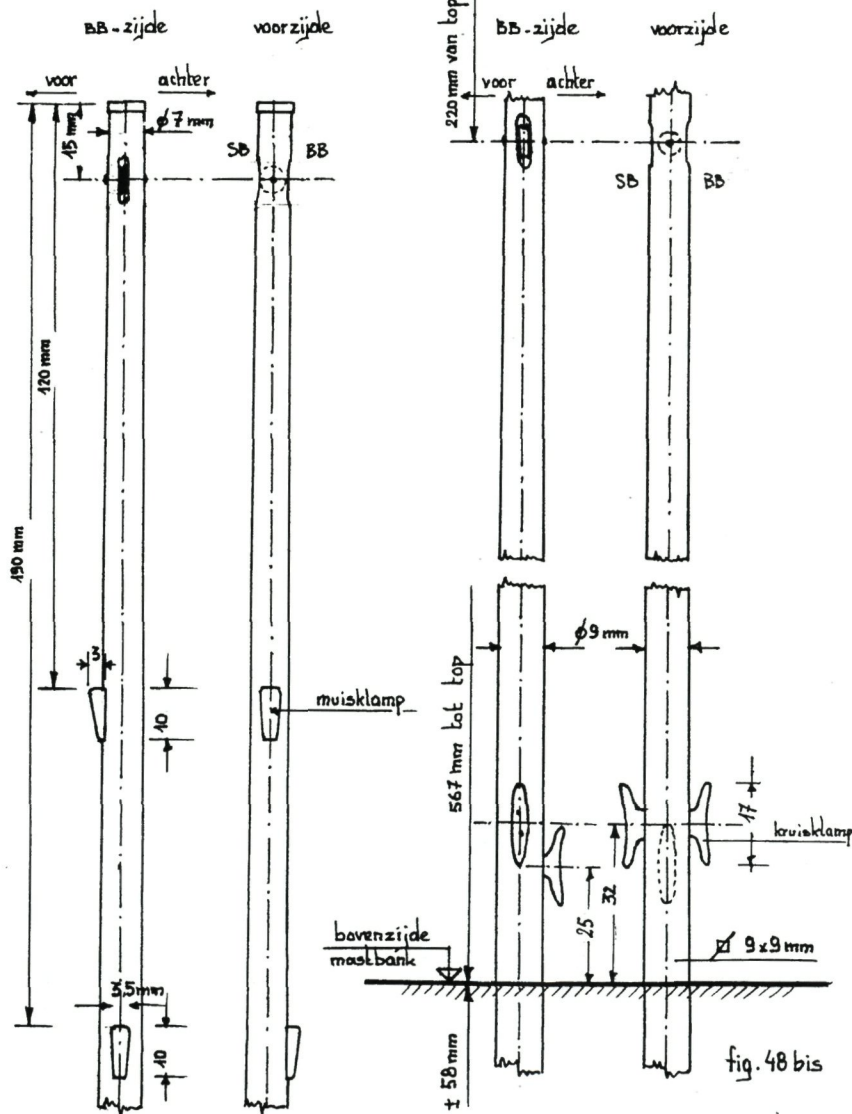
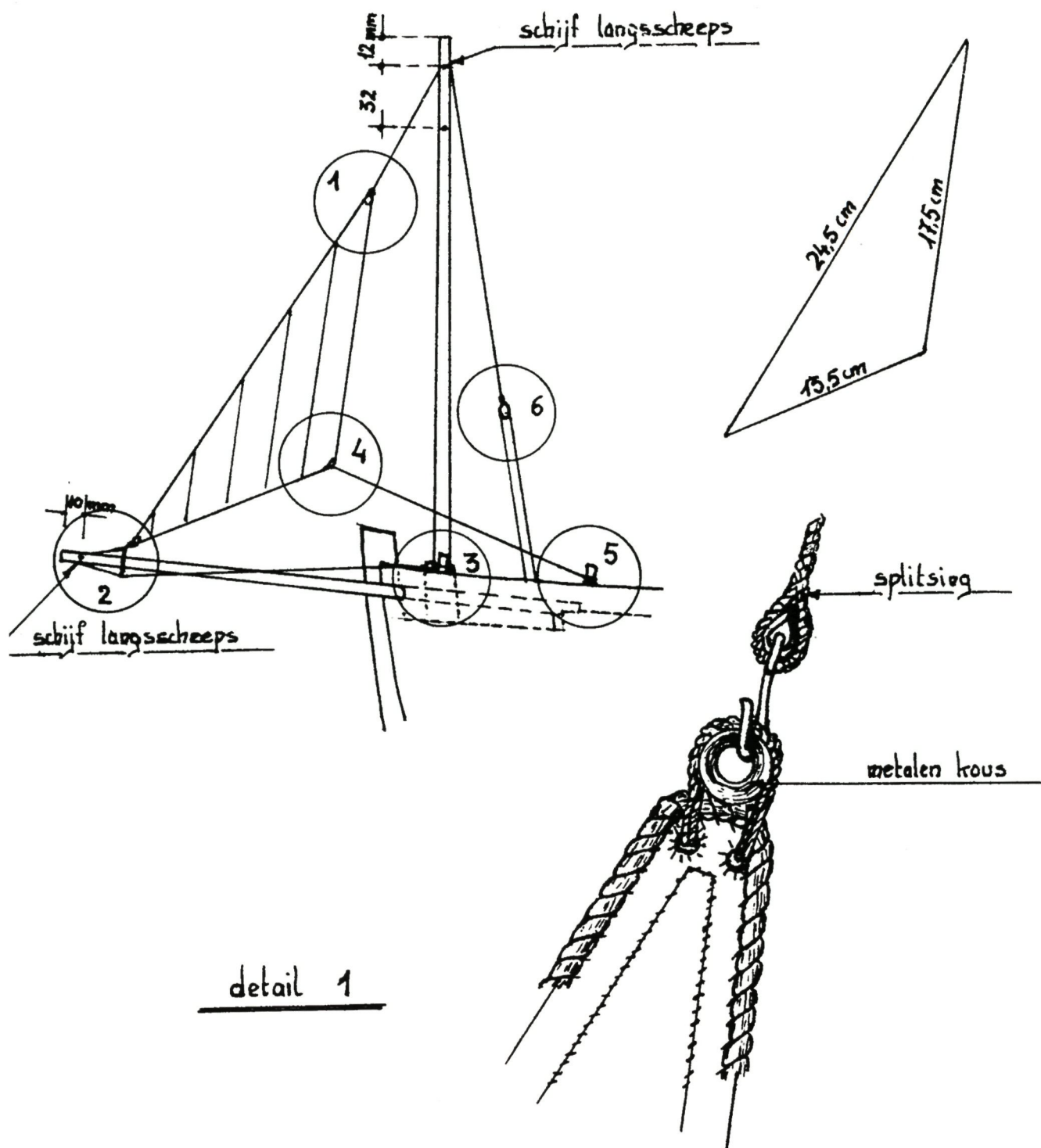


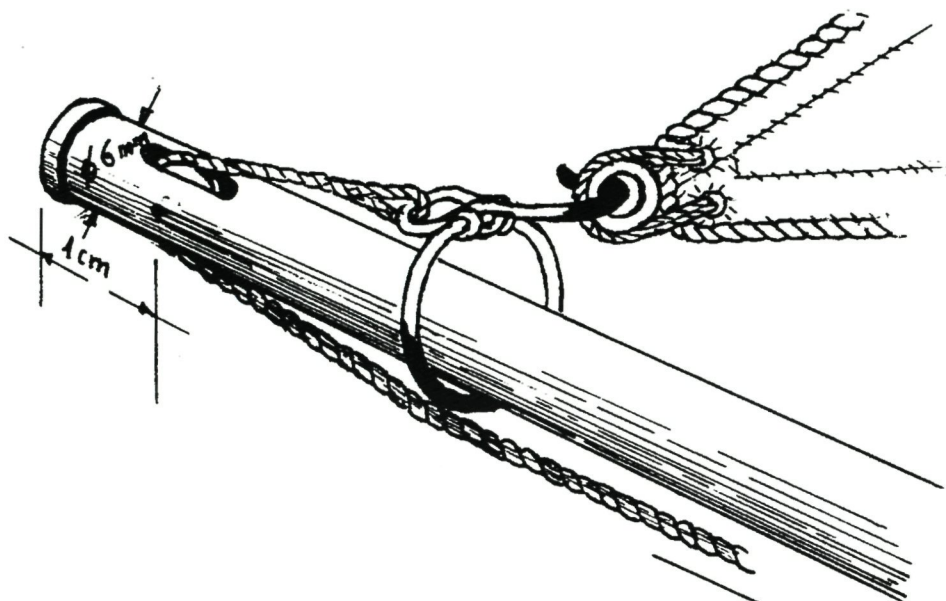
fig. 48 bis



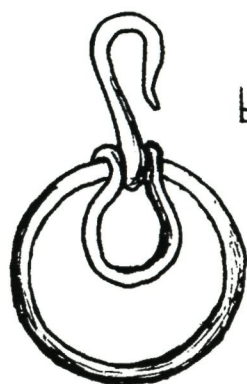




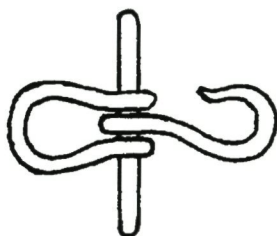
## detail 2



een slag rond voorste  
bolder BB en dan vast  
aan kruisklamp tegen  
dezelfde bolder

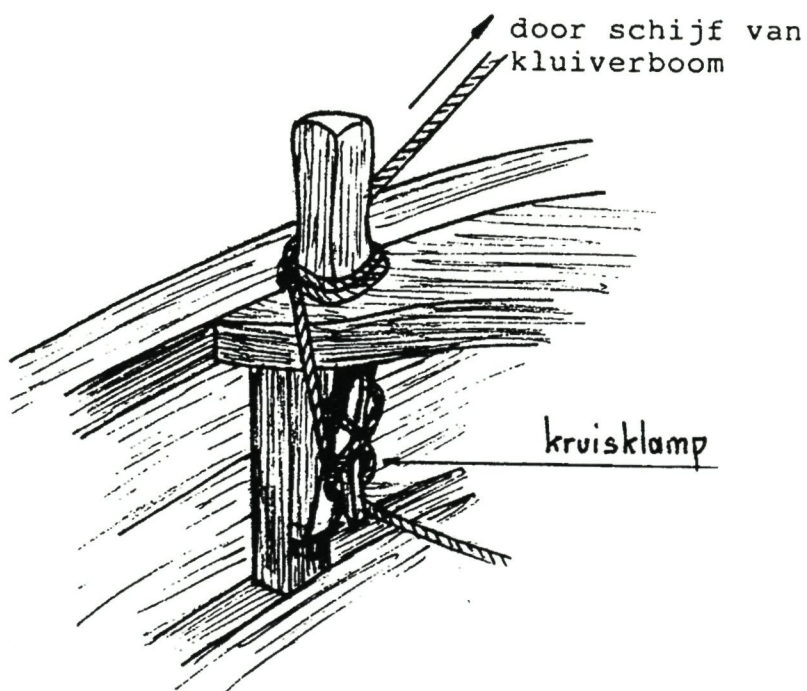


travelaar

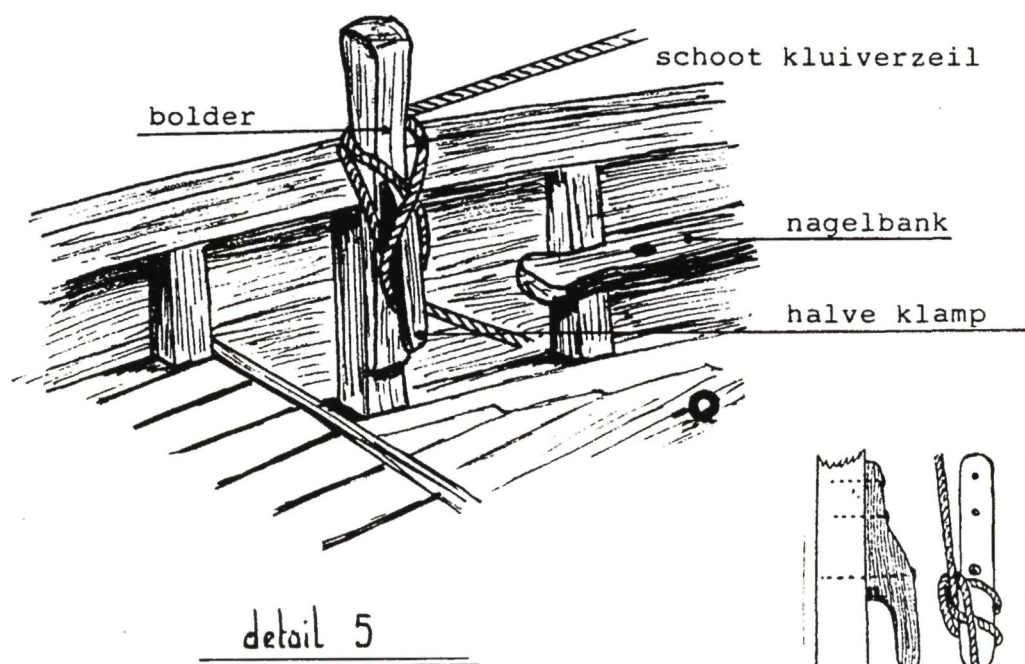
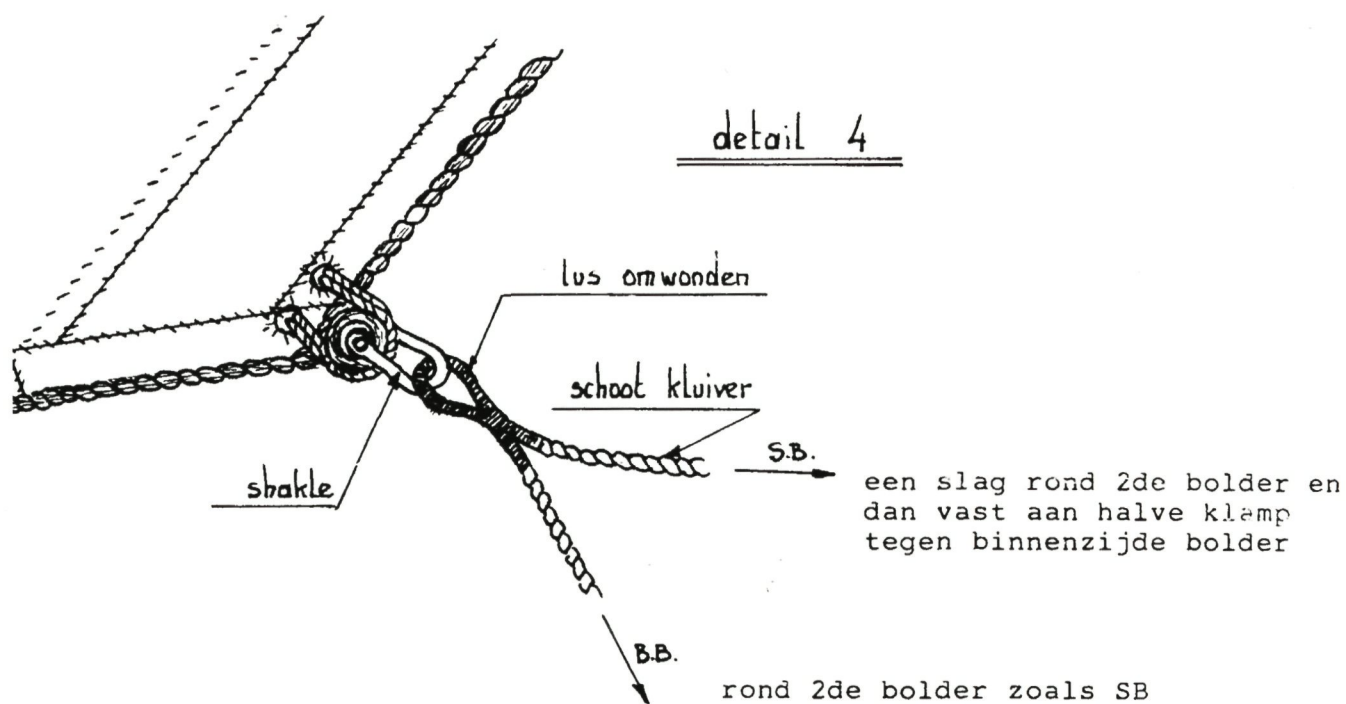


boven aanzicht

## detail 3





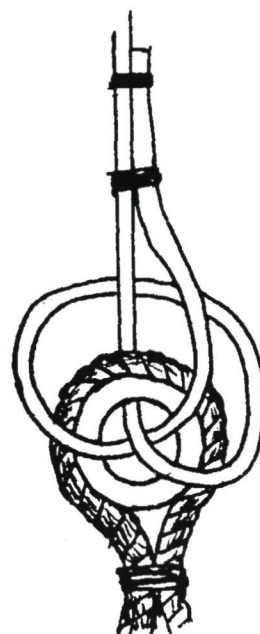




## detail 6

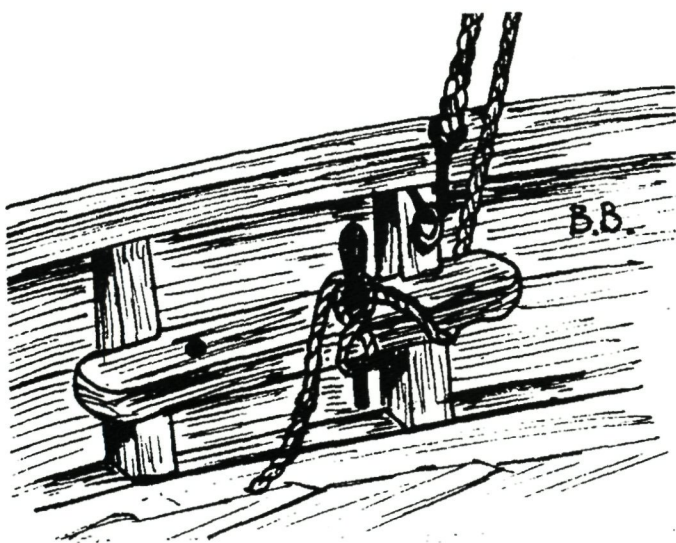


val kluiver



enkele blok

vast rond korvijsnagel van  
voorste nagelbank



oog vast aan de voorste stut  
van de eerste nagelbank

De juiste bevestiging van de kluiverboom heb ik nog steeds niet kunnen achterhalen. In het boek "De vlaamse visserij en vissersvaartuigen deel II" van Gaston en Roland Desnerck lezen we in de beschrijving van de pannepot dat er een palstut voorzien

was waaraan de kluiverboom vast zat. Daarover heb ik steeds mijn twijfels omdat ik nog geen enkel waardevol document aangaande loggers getuigde panneschuiten heb gezien die deze theorie kan bevestigen. Ook op verschillende pentekeningen

van Maurice Seghers in het boek "De laatste visschersschepen van de Vlaamsche kust" kan ik geen palstut terugvinden. Daarom vermoed ik dat het vastleggen van de kluiverboom veel simpelder was. Daarom mijn voorstel op fig. 49.



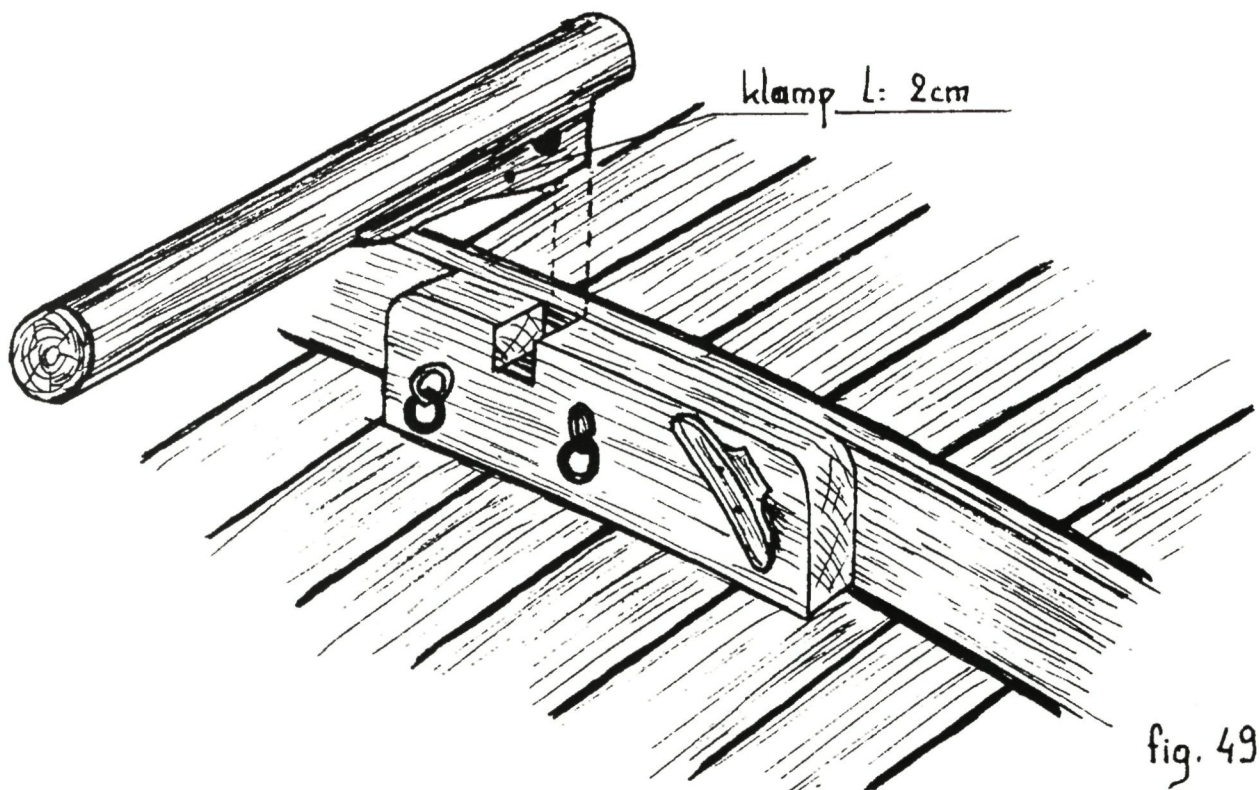


fig. 49

## II: De fok

- wordt bovenaan vastgebonden aan de fokkera terwijl de onderste leu-  
ver vast zit met een haak aan de bin-  
nenzijde van de voorsteven.
- de afmetingen van de ra zijn:
- totale lengte = 23,6 cm
- $\varnothing$  aan de uiteinden = 5 mm
- op een kleine derde van de lengte  
is de  $\varnothing = 6$  mm
- bovenaan de ra is een versterkings-  
lat voorzien

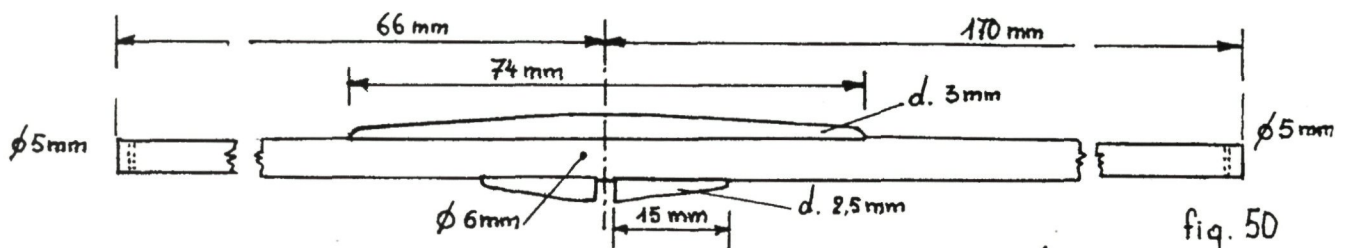
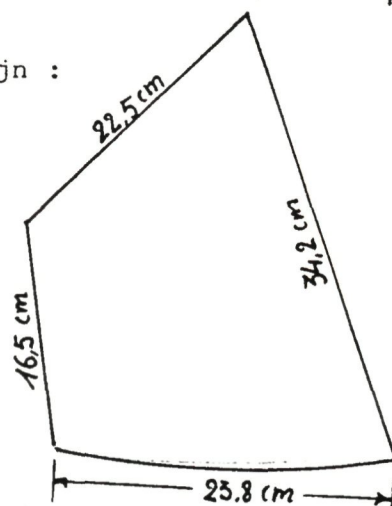


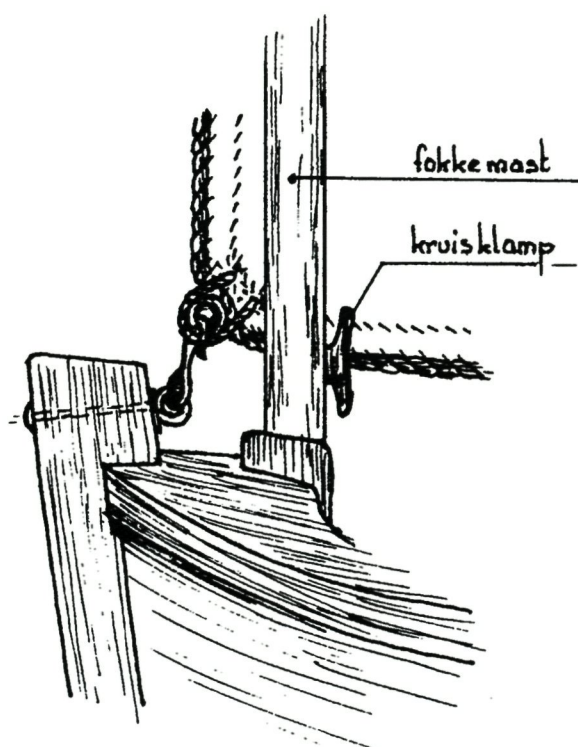
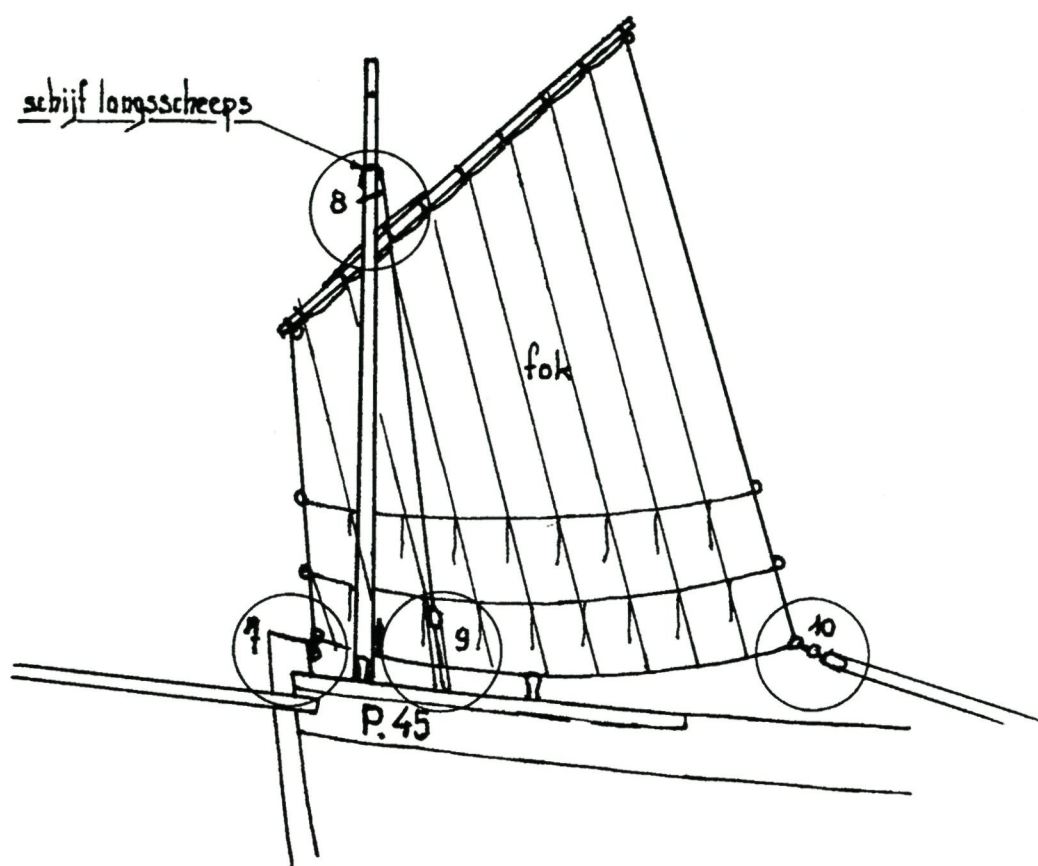
fig. 50

- de afmetingen van de fok zijn :

- onderaan zijn 2 kleine klampen  
voorzien om de lus rond de ra op zijn  
plaats te houden
- diezelfde lus wordt geheel omwon-  
den (zie fig. 50).

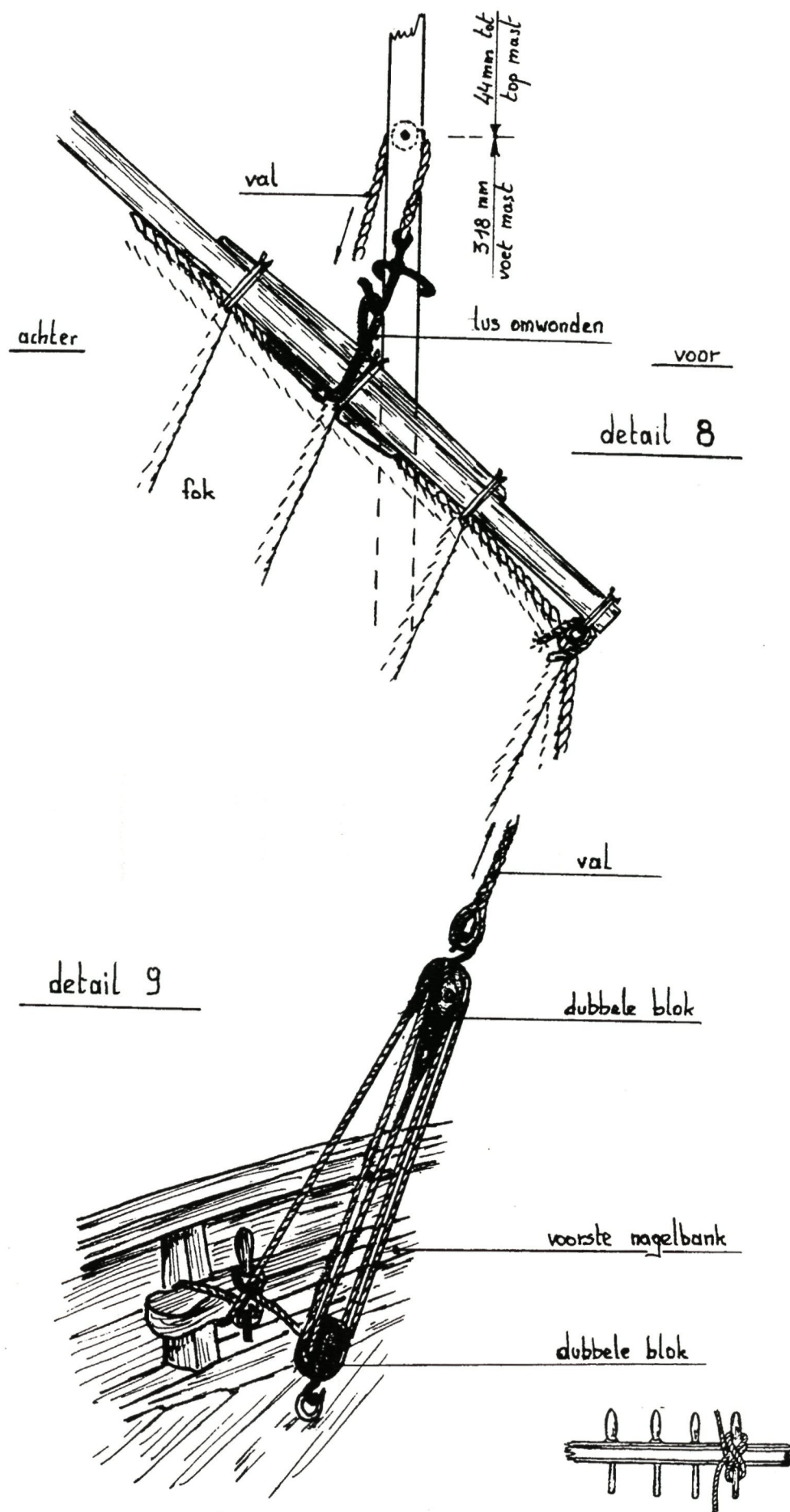






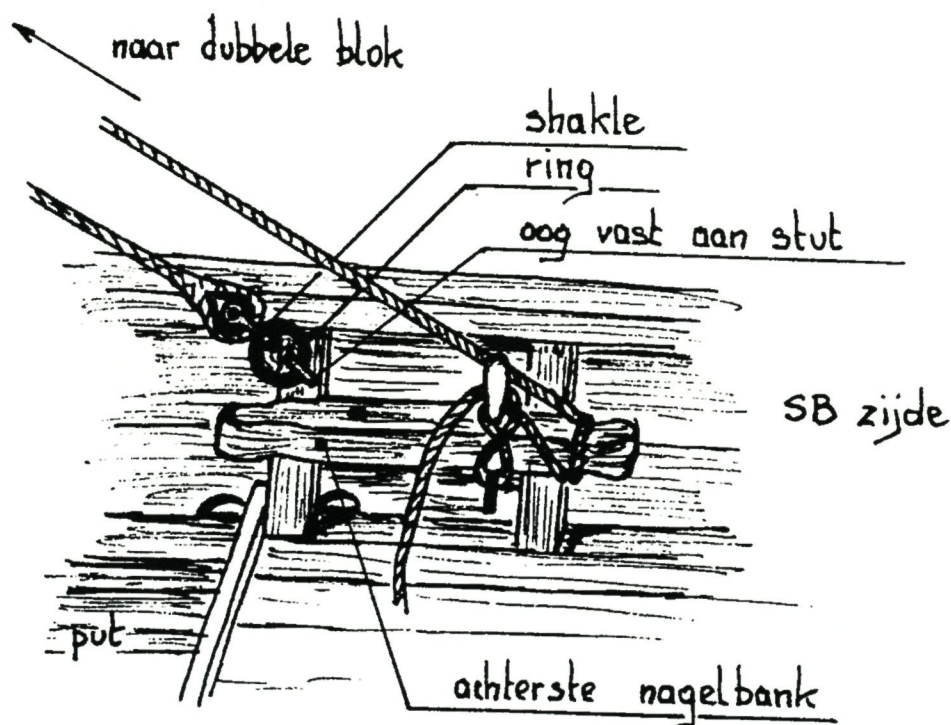
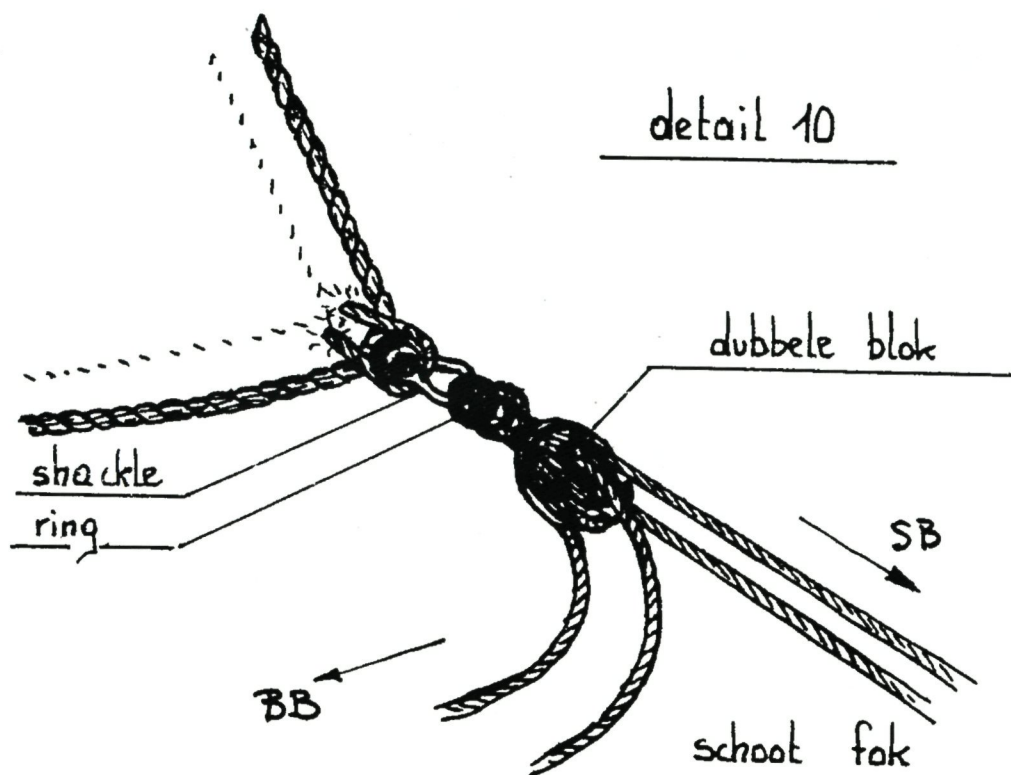
detail 7







detail 10



detail 10'

wordt vervolgd



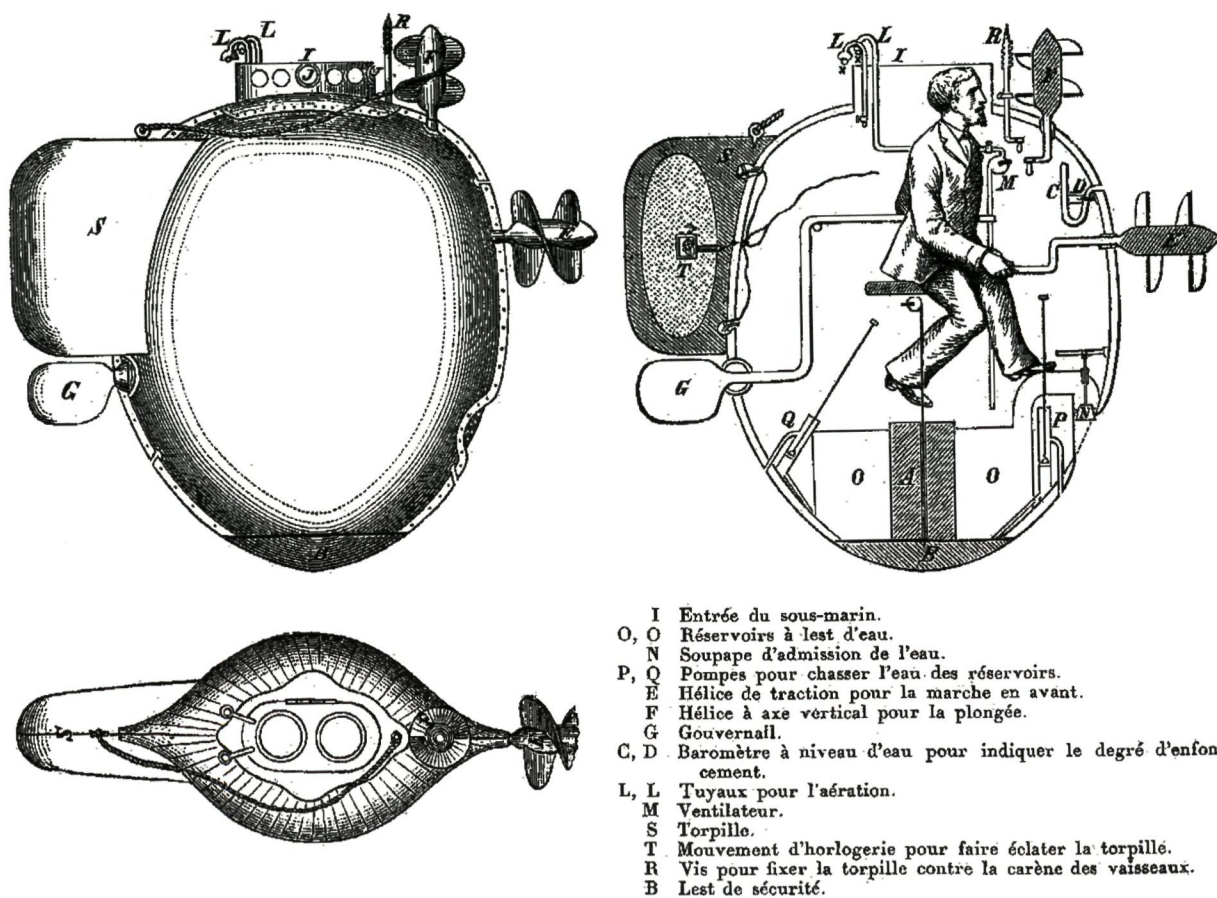
# UN ENGIN FARFELU DE LA GUERRE D'INDEPENDANCE: LA TORTUE DE BUSHNELL

## Historique

**A** la veille de la guerre d'indépendance (1775-1782), ce conflit qui opposa les colonies anglaises de l'Amérique du Nord et l'Angleterre, David Bushnell, ancien fermier et étudiant à l'Université de Yale, s'affairait à un problème peu académique: faire exploser de la poudre noire sous l'eau. Patriote

ardent, ce jeune chercheur né en 1742, ne possédait pas les qualités physiques qui auraient pu le prédestiner à une brillante carrière de soldat. Sa seule prétention était d'utiliser ses dons d'inventeur dans le but avoué de semer le trouble dans les rangs anglais. Quand il découvrit le moyen de faire exploser une charge en dessous de la surface, il s'intéressa à l'étude d'un système grâce auquel il pourrait acheminer cette

future mine aux abords directs d'un navire ennemi. Il dessina les plans d'une drôle de machine susceptible de naviguer sous l'eau et qualifiée par certains de "bricolage". Après de nombreux calculs et diverses mises au point, ce jeune et brillant mathématicien réussit à construire son engin que l'on baptisa "American Turtle" ou plus simplement Tortue. Cette dénomination était due à sa forme qui évoquait l'assemblage de



Torpilleur sous-marin de Bushnell (1776)



deux carapaces de tortues accolées, ou peut-être, pourquoi pas, à la vitesse réduite à laquelle elle se mouvait. L'invention fut entourée du plus grand secret et à l'automne 1775, Bushnell transporta son engin sur les berges de la rivière Connecticut, près de Lyme, pour effectuer les premiers essais.

Le petit bâtiment était construit en bordé de chêne, fort semblable aux douves d'une barrique, et cerclé de bandes de cuivre. Il était lesté par une quille en plomb pesant près de 300 kilos dont un élément de 90 kilos pouvait être largué en cas d'urgence. La Tortue mesurait approximativement 2 mètres 10 de long pour 2 mètres 40 de haut et 1 mètre 20 de large, elle était susceptible d'atteindre en plongée une profondeur comprise entre 15 et 20 mètres. Le pilote, coupé du monde pendant ses évolutions, était seul maître à bord. Il était assis au centre de l'engin et sa tête dépassait dans un kiosque circulaire muni de hublots. Ce kiosque permettait le passage d'un homme et il était fermé par un couvercle étanche dont la fermeture était assurée par des vis manoeuvrables de l'intérieur comme de l'extérieur.

Le fonctionnement de la machine se faisait uniquement à la force des bras et en faisant évoluer cet engin, le pilote devait garder un oeil attentif sur l'instrumentation tout en s'orientant pour repérer sa cible. Cette instrumentation, rudimentaire, était constituée d'un compas et d'un "baromètre de profondeur". Ce dernier, en contact direct avec l'eau de mer, consistait en un simple bouchon dans un tube de verre qui s'élevait d'un pouce pour chaque brasse d'immersion. Par temps clair et à faible profondeur, il était possible de lire ces instruments, mais Bushnell installa auprès d'eux du bois pourri où poussaient des champignons luminescents. L'utilisation d'une bougie avait été d'emblée proscrite en raison de sa consommation en oxygène et, par nuit noire, elle aurait été certainement aperçue à la surface.

Le pauvre matelot peinait pour actionner les soupapes d'admission et

les pompes de refoulement du ballast, l'hélice verticale qui assistait ce ballast en cas de plongée ou d'immersion, l'hélice horizontale de propulsion, la barre du gouvernail et enfin, la vrille verticale détachable munie d'une charge explosive de 150 kg de poudre. Cette mine était construite de façon à accuser une faible flottabilité qui lui permettait, après avoir été libérée, de remonter vers la surface et de s'appliquer contre la coque du bateau. Ce choix se justifiait pour deux points essentiels: d'abord pour ne pas exercer de traction sur la vrille enfoncée dans la coque du navire ennemi, secundo, pour ne pas déstabiliser la Tortue en la quittant. Dès que la mine était lâchée, un mécanisme d'horlogerie se mettait en marche pour la faire exploser après trente minutes.

C'est le frère de Bushnell qui effectua les premiers essais de la Tortue. Quand l'engin descendit dans l'eau pour la première fois, David Bushnell se réjouit de voir que ses calculs sur l'immersion des corps s'avéraient exacts; la Tortue flottait exactement comme prévu. Le frère de Bushnell s'empressa aussitôt de gagner l'intérieur du sous-marin qui s'enfonça davantage tout en conservant un franc-bord satisfaisant. Le problème de la respiration à l'intérieur de l'engin n'avait pas été négligé par l'inventeur; le volume intérieur de la Tortue devait conférer à son pilote une autonomie de trente minutes. En raison de la faible vitesse de l'engin, il était impératif que cet air soit renouvelé. Bushnell élaborait un système qui peut être considéré comme l'ancêtre du Schnorkel: la Tortue était munie de deux tubes en "U" inversés que deux balles en bouchon de liège viendraient obstruer dès qu'elle entamerait une immersion; principe fondamental du tuba. L'engin évoluait donc en direction de la flotte ennemie tout en conservant son kiosque hors de l'eau et plongeait à une certaine distance du bateau pris pour cible.

Bushnell avait, semble-t-il, tout calculé dans les moindres détails et les premiers essais entrepris par son frère

re furent couronnés de succès. Bien qu'enthousiaste, ce dernier ne put poursuivre ses plongées en raison d'une maladie. Heureusement, les défaites subies par les insurgés au printemps 1776 incitèrent le général Samuel Parsons à s'intéresser de près à la Tortue de Bushnell et c'est ainsi que trois volontaires pour une "mission dangereuse" furent recrutés. Le premier d'entre eux fut mis à la disposition de Bushnell et il apprit très vite le fonctionnement de l'engin, mais il tomba malade. Le second fut le sergent Ezra Lee de l'armée de Washington. Lee était un solide gaillard, résolu, patriote et qui n'avait peur de rien. Jusqu'au début de l'été, le sergent Ezra Lee fut soumis à un entraînement harassant pour se familiariser à la conduite de l'engin et, malgré quelques fausses manoeuvres, il endura toutes les épreuves.

Peu avant l'aube du 8 août 1776, aux commandes de la Tortue, le sergent Ezra Lee progressait au ras des flots en direction de la flotte anglaise. Il repéra le navire Amiral Eagle et estima la distance qui le séparait de ce bateau de soixante-quatre canons. Lee immergea la Tortue et parvint sans se faire repérer sous sa coque; le bâtiment était alors à l'ancre devant New York. Bien qu'épuisé par son périple sous-marin, le sergent Lee essaya de faire pénétrer la vrille dans la carène du navire. Malheureusement, il s'évertua sans le savoir sur les ferrures renforçant les fixations du gouvernail selon certains, ou bien selon d'autres, ce qui semble plus vraisemblable, sur une coque doublée de cuivre, technique de construction qui avait vu le jour à cette époque.

Après plusieurs essais infructueux, le jour se levant, Lee dut battre en retraite. Il remonta comme un bouchon le long de l'Eagle, il fut repéré et pris en chasse par une chaloupe armée. Dans sa fuite, pour s'alléger, il largua la charge de poudre qui explosa par la suite sans occasionner de dégâts. Enfin, à force d'incessants tours de manivelles, la Tortue échappa à ses poursuivants.



Malgré le succès infructueux de cette tentative, Bushnell et Lee ne se découragèrent pas. Suite à certaines difficultés rencontrées lors de ce raid, Bushnell s'efforça d'apporter quelques modifications à l'engin pour améliorer ses performances. Une nouvelle tentative fut entreprise dans l'Hudson, mais Lee fut déporté par la marée et de plus, le bâtiment qui l'accompagnait fut coulé par le navire anglais qui devait être en fait l'objectif de la mission: le gibier était devenu chasseur. Une troisième tentative se solda également par un échec: cette fois, dans la rivière Delaware, le sergent Lee arriva en dessous de sa cible, le Maidstone. Il actionna la vrille qui se logea dans la coque du navire ennemi. La vis était solidement fixée et en quelques instants, la charge explosive se balança sous sa coque: le mécanisme de mise à feu était enclenché. Lee actionna à vive allure l'hélice horizontale pour s'éloigner, mais il sentit une forte résistance: le câble était entortillé dans les pales de l'hélice verticale! Il s'évertua à manoeuvrer dans tous les sens et le câble finit enfin par se rompre. Ezra Lee s'éloigna au plus vite du bâtiment anglais, mais la mine s'était détachée, elle dériva entre deux eaux et explosa, trop loin du Maidstone pour l'endommager.

L'aventure de l'American Turtle se solda donc par trois échecs et l'armée des insurgés renonça à se doter de cette arme si peu efficace. La machine ne survécut pas à la guerre et fut, selon certaines sources, coulée par les Anglais alors qu'un bâtiment lui faisait traverser une rivière.

David Bushnell fut affecté au "Corps des ingénieurs" et en assura le commandement jusqu'en 1783. Après la guerre, il se retira en Géorgie où il put s'enrichir en pratiquant la médecine avec talent. Il disparu à Warrenton en 1824.

Il fallut attendre la guerre de Sécession (1861-1865) pour qu'un bateau soit détruit par un submersible; il s'agissait du H.L. Hunley qui coula le Housatonic; mais l'histoire préci-

se qu'il sombra à son tour et qu'il fut retrouvé éventré, l'avant engagé dans la coque du navire ennemi.

### Description de la "Tortue"

La Tortue originale fut donc détruite et de nombreux livres relatent ses faits et caractéristiques, mais aucun plan digne de foi n'existe. Des dessins et des croquis furent élaborés seulement un siècle plus tard, basés sur des descriptions et des rapports succincts. Souvent, des récits différents tendent à se contredire et le constructeur de ce modèle réduit, René Lefèvre, s'est activé à recueillir les renseignements qui semblaient être les plus plausibles afin de concevoir un plan fort acceptable pour entreprendre cette réalisation originale. D'autre part, voici quelques années, deux Américains réalisèrent une copie de la Tortue en grandeur nature afin de pouvoir mesurer les capacités de l'engin. Les démonstrations furent d'ailleurs filmées pour la série télévisée de Daniel Costelle sur l'Histoire de la Marine, dans un épisode consacré aux sous-marins. Il est certains que cette réalisation est la représentation la plus fidèle de la machine de Bushnell et c'est à partir de cette reconstitution que fut également basée la construction du modèle réduit.

En règle générale, on peut donc facilement déduire que l'engin à la forme d'un oeuf ou plutôt qu'il est ovoïde. Il ressemble à deux carapaces de tortue accolées, façonnées comme deux demi-tonneaux maintenus verticalement. Ce curieux assemblage est surmonté d'un kiosque qui

s'ouvre comme une écoutille et qui est percé de plusieurs hublots. Quant au choix des matériaux utilisés pour la construction, les documents se contredisent en évoquant soit la réalisation d'une coque en chêne cerclée de cuivre, soit en chêne goudronné, soit en fer. Pour la propulsion, on use tantôt de la vis d'Archimède et tantôt d'un hélice rudimentaire. Mais en règle générale, tout les historiens s'accordent sur les dimensions et sur l'aménagement de la Tortue. Néanmoins, un dessin paru au siècle dernier nous montre un engin sophistiqué des plus hydrodynamique. Sa coque fait corps avec la charge explosive et ses extrémi-



tés sont effilées comme un contre-torpilleur. L'aspect fonctionnel de la Tortue prime certainement sur ses performances, et au vu de sa faible vitesse, l'élaboration d'une coque à l'hydrodynamique poussée est inutile. Donc, les formes rondes, convexes et concaves sont superflues quand un tonneau aplati peut faire l'affaire. En ce qui concerne la charge explosive, un tonnelet bien calfaté et bardé de fer suffit amplement. Par ailleurs, pourquoi fabriquer une vis d'Archimède quand de simples



bouts de tôles tordus sont aussi efficaces; moyens utilisés quelques années plus tard par Fulton sur son Nautilus bien connu. En somme, la Tortue a été construite avec des moyens simples et à l'aide de matériaux faciles à mettre en oeuvre, dont les techniques de construction tiennent certainement plus de la tonnellerie que du chantier naval. En conséquence, René Lefèvre, notre modéliste chevronné, estime à juste titre que cette version est des plus fantaisistes et qu'elle ne correspond en rien à ce qu'a dû être la véritable Tortue. "Ce dessin ressemble plus à une adaptation digne d'un Jules Verne et des techniques de son époque" nous confie-t-il.

### Le constructeur

Passé maître dans la réalisation des bateaux en métal, René Lefèvre, ce talentueux modéliste plusieurs fois médaillé aux championnats du monde, s'accorde de temps en temps un moment de répit pour s'adonner à la construction de bateaux à vapeur, ou dotés de systèmes "pof-pof", ou bien encore, à des modèles farfelus tels que la Tortue. Après s'être intéressé de près à cet engin, il collecta une documentation importante qui lui permit de concevoir les plans de cette construction. Un mois plus tard, la Tortue sortait

de son chantier naval et effectuait avec succès ses premiers tests de navigation.

Il est certain qu'il n'y a pas de secret concernant la dextérité, le savoir-faire et l'expérience de René Lefèvre, ce sympathique retraité de la Force aérienne belge, car plus de quarante années de pratique ont été nécessaires pour forger ce modéliste de talent.

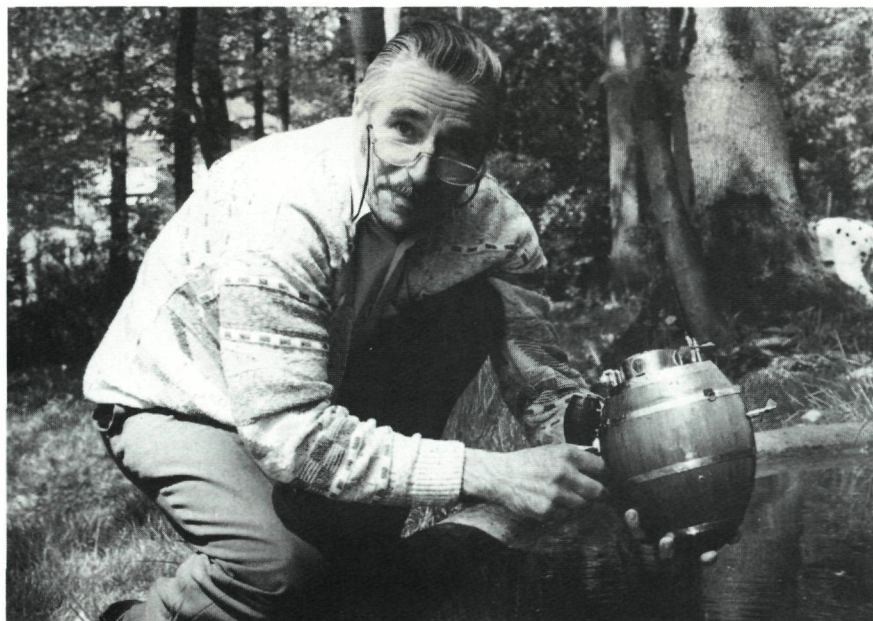
### La construction du modèle

Le modèle de la Tortue est réalisé au 1/10ème et il comprend deux parties bien distinctes: la partie inférieure, étanche, située sous la ligne de flottaison, contenant l'électronique et la mécanique, et les superstructures, partie supérieure amovible, devant présenter le plus faible volume à immerger.

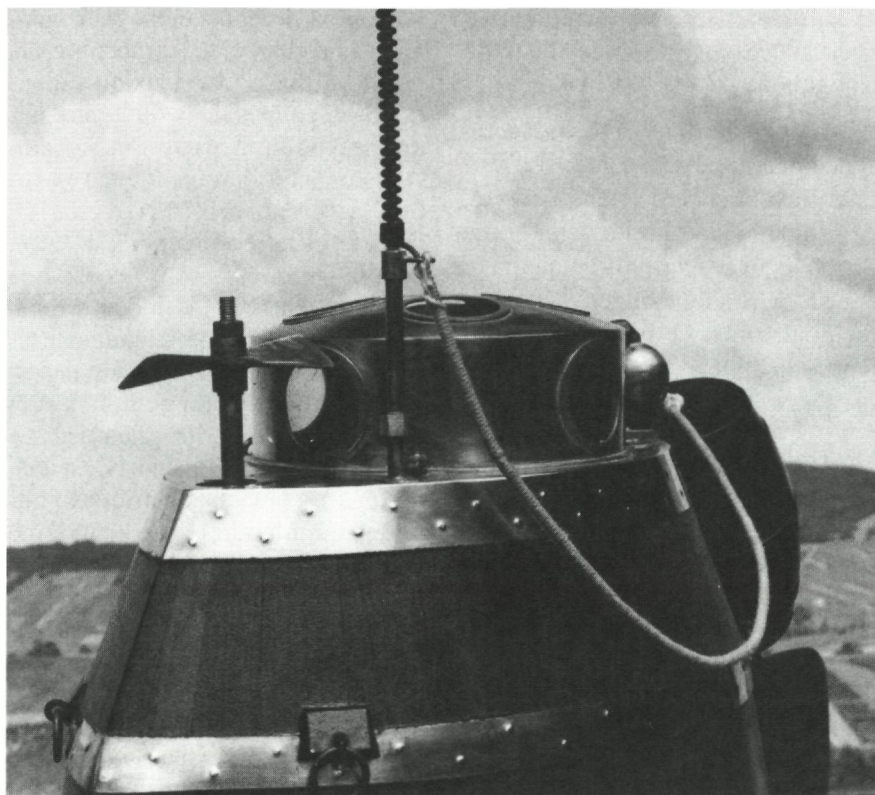
La Tortue est dépourvue de barres de plongée et de plus, elle évolue à très faible vitesse; de ce fait, l'utilisation d'un petit piston se déplaçant dans un cylindre et pouvant aspirer l'eau et ainsi alourdir l'engin, devient nécessaire pour l'immersion. Inversement, il permet de refouler cette eau pour refaire surface. En ordre de marche, alors que le ballast n'est pas rempli, le modèle pèse 2 kg 250.

Le compartiment étanche est constitué d'une charpente formée, pour la partie verticale, par deux arcs identiques découpés dans du contreplaqué de 3 millimètres; ils forment ainsi la poupe et l'étrave. Quatre couples assurent la forme ovoïde du modèle et le renforcent. Les deux couples inférieurs sont découpés à plusieurs endroits de façon à recevoir les logements des accumulateurs constitués de tubes en plastique, permettre le passage du petit ballast et disposer un lest de 400 grammes. Le premier couple, celui du bas, est doté de quatre contacts électriques pour les accumulateurs. Le deuxième couple est fermé après l'opération de lestage par des couvercles vissés comprenant le même type de contacts. Le maître couple, le plus large, ne sert qu'à déterminer la courbure de la coque; il n'est pas collé et, pour un gain de place optimal, il sera retiré en fin de construction. Le quatrième couple réalisé en contreplaqué de 6 millimètres est largement évidé; en somme, il ne reste plus qu'une bande extérieure de 10 à 12 millimètres qui est percée pour permettre le passage des boulons de fixation du couvercle. L'étanchéité est assurée par un joint de caoutchouc-mousse. Les lattes du bordé sont en bois blanc de 2,5 millimètres d'épaisseur et de 10 à 15 millimètres de largeur. Effilées en bouts et précintrées, elles sont collées verticalement par paire, simultanément sur bâbord et tribord, pour éviter toute déformation de la charpente. Les fissures et les joints sont colmatés et le recouvrement est soigneusement poncé. La quille en plomb est préalablement coulée dans un moule de plâtre à partir d'un modèle en bois. Le panneau étanche est découpé dans une feuille d'aluminium de 1,5 millimètres et les huit boulons de fixation sont collés par l'intérieur; ce panneau sert de gabarit pour le perçage du bois et un emporte-pièce permet de réaliser le passage des boulons dans le joint d'étanchéité.

La partie supérieure de la Tortue est amovible et non étanche; elle est donc "libre d'eau". Elle est, tout







comme le tonnelet, formée de pièces découpées dans un feuillard de laiton de 0,2 millimètre d'épaisseur. L'assemblage par soudures à l'étain est effectué à l'aide d'un fer à souder électrique et mis en forme sur un modèle en bois de forme adéquate. Les demi-sphères formant les extrémités des tubes d'aération, cet ancêtre du Schnorkel, ainsi que le capot du kiosque de forme bombée, sont obtenus par martelage après un recuit de la matière. Sur les flancs de la superstructure sont collées des bandes de placage adhésives en imitation bois et des cerclages en laiton cachent les raccords éventuels. Le gouvernail rustique à souhait, est quant à lui façonné à l'aide de quelques bouts de bois collés, poncés et renforcés par des bandes de métal en zinc de 0,6 millimètre d'épaisseur. Les gonds réalisés également en zinc sont mis en forme à l'aide d'une pince et ils sont fixés sur la coque par quatre vis à bois.

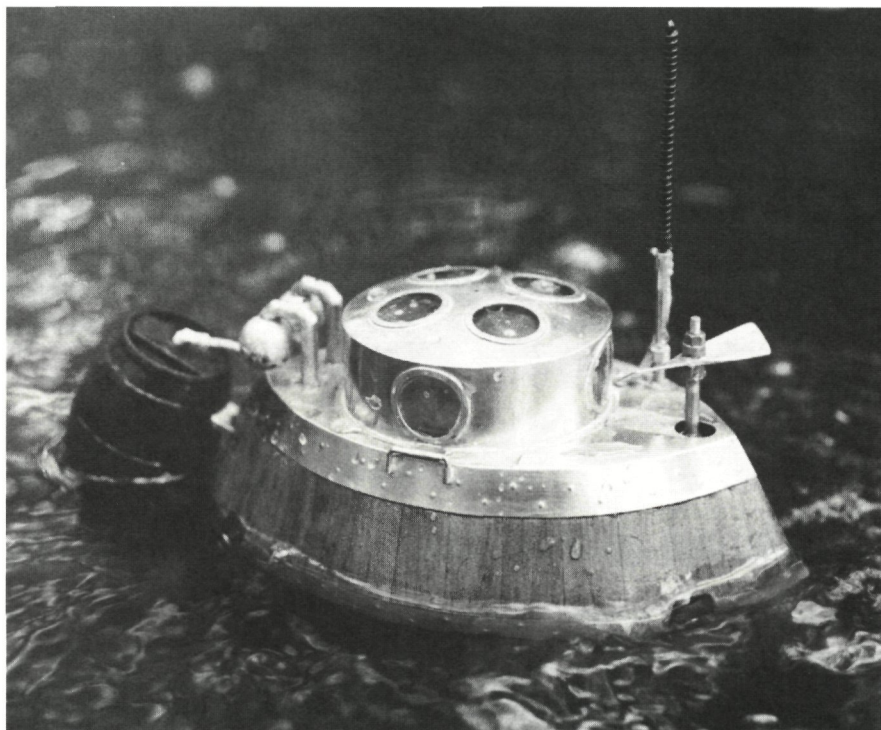
Les systèmes de propulsion et de stabilisation à hélices sont formés chacun d'un tube de laiton doté d'un presse-étoupe, d'un palier, de deux flasques pour la pignonnerie et de la fixation du moteur. L'axe du systè-

me propulseur est collé à l'avant dans l'ouverture destinée à son passage et l'autre, en position verticale, sur la face intérieure du panneau de fermeture. Les engrenages qui ont une démultiplication de 1:25 et les moteurs, des petits Mabushi de 3 et 6 volts, proviennent de récupérations

les plus diverses sur des minuteriers, des jouets et des tournebroches dépareillés.

Le ballast a pour base une seringue médicale d'environ 30 millimètres de diamètre et d'une contenance de 60 cc. Elle est écourtée pour contenir 35 cc, volume d'eau nécessaire mais suffisant pour la plongée. Le poussoir du piston est remplacé par une tige filetée qui est actionnée par un écrou. Celui-ci est soudé sur un pignon en laiton entraîné lui-même par une démultiplication et un moteur électrique. Des micro switches de fin de course déterminent le déplacement du piston et empêchent un blocage éventuel. Le système de pompe ainsi réalisé est collé au silicone dans son logement au niveau de la quille de plomb et l'ouverture pratiquée sur l'extérieur pour l'aspiration de l'eau est protégée par une crépine.

Chaque moteur de propulsion est commandé par deux petits variateurs électroniques indépendants de faible puissance, inspirés de différents schémas et adaptés à leur fonction. La marche du moteur du ballast est assurée quant à elle par un relais agissant en tout-ou-rien. Le gouver-





nail est quant à lui manoeuvré par un servo travaillant directement en rotation dans l'axe de la commande. Enfin, l'énergie électrique nécessaire au modèle est dispensée par quatre éléments cylindrique Ni-Cad de 2,2 ampères/heure.

Les fonctions de l'engin sont orchestrées par une radiocommande à quatre voies: propulsion (hélice avant), plongée et surface (pompe), direction (gouvernail) et stabilisation (hélice verticale). Un fil souple isolé est enroulé en spirale autour d'un axe qui imite ainsi la vrille et sert à la fois d'antenne.

### Navigation et conclusion

Ce petit sous-marin fonctionne admirablement bien et il évolue avec aisance. L'hélice qui tourne à bas régime le propulse lentement, certainement d'une manière identique à l'original. L'action du gouvernail est très efficace et permet à l'engin de tourner sur place. Le petit ballast de 35 cc joue admirablement bien son rôle et l'hélice verticale confère au modèle un meilleur contrôle des plongées.

A la lecture du récit décrivant toute la technique élaborée et mise en oeuvre par Bushnell, il est facile de s'imaginer, malgré sa rusticité et sa

relative simplicité, que la Tortue n'en est pas moins le digne ancêtre des sous-marins actuels.

### Caracteristiques

CARACTERISTIQUE	ORIGINAL	MODELE
Echelle		1/10ème
Longueur	2,10 m	21 cm
Largeur	1,20 m	12 cm
Hauteur	2,40 m	24 cm
Vitesse	2 noeuds	
Immersion	Entre 15 et 20 m	
Poids		2,250 kg
Ballast		35 cc
Lest	210 kg + 90 kg largables	400 gr

Texte et photos: E. Bauthier

### Manchetknopen "Albatros"

Ref: MAN 00200

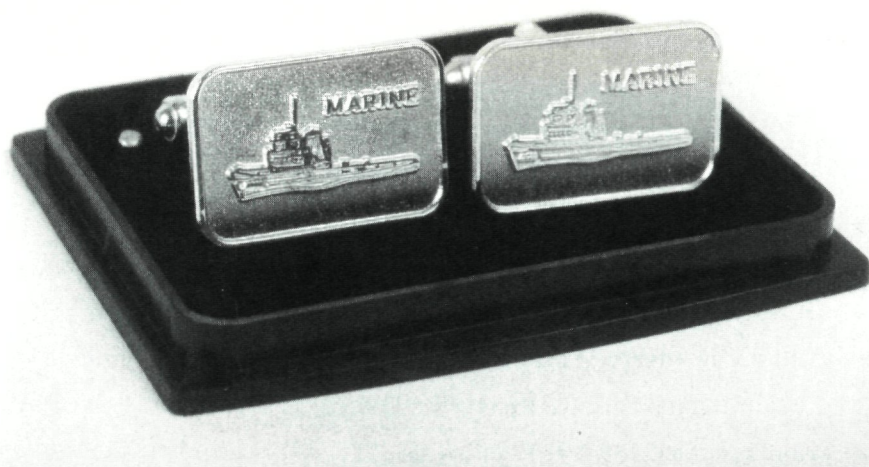
Prijs: 395,-BEF

Portokosten: 50,-BEF

op rekening/  
sur le compte  
473-6090311-30

NEPTUNUS  
PB 17, 8400 Oostende

Prix: 395,-BEF  
Frais de port: 50,-BEF



Boutons de manchette "Albatros"



# NICE TO KNOW

## DE HOGE RAAD VOOR OORLOGSINVALIDEN, OUDSTRIJDERS EN OORLOGSSLACHTOFFERS

**D**e wet van 8 augustus 1981, van kracht geworden op 1 januari 1982, heeft de Hoge Raad voor Oorlogsinvaliden, Oudstrijders en Oorlogsslachtoffers opgericht. In artikel 29 bepaalt die wet dat hij moet geraadpleegd worden over elk ontwerp of voorstel van wet of reglement in verband met heel of een deel van de gemeenschap van de oorlogsgetroffenen en dat hij eveneens op eigen initiatief voorstellen kan formuleren en adviezen verstrekken betreffende bovengenoemde gemeenschap.

De Hoog Raad is samengesteld uit de vierentwintig meest eminente besturende personaliteiten van de grote erkende vaderlandse verenigingen van het land. Als enig wettig orgaan voor zowel militaire als burgerlijke strijders en oorlogsslachtoffers, vertegenwoordigt hij ongeveer 300.000 Belgische staatsburgers.

Hij functioneert, en dit was zonder de minste twijfel de wens van de wetgever, als een Comité van Wijzen, die beschikken over de praktische kennis en de reële en echt beleefde ervaring van elke materie in verband met de oorlog waarover de ministeriële departementen beslissingen moeten of zouden kunnen nemen.

Bijgevolg kan en moet hij de auteurs van eventuele wettelijke of reglementaire teksten adviseren, die sedert enige jaren tot jongere generaties behoren en die alleen nog beschikken over theoretische kennis of die de gebeurtenissen van de tweede wereldoorlog slechts uit de boeken kennen. Zodoende kan hij hen behoeven voor betreurenswaardige verwarringen, voor vergissingen, voor interpretaties die niet overeenstemmen met de historische werkelijkheid, voor dwalingen en misschien voor onopzettelijke onrechtvaardigheden. Maar dan moet de Hoge Raad ook geraadpleegd worden en de wetgever heeft, in alle wijsheid, door de wet van 8 augustus 1981 deze onvermijdbare verplichting opgelegd aan de auteurs van en de verantwoordelijkheden voor deze wettelijke of reglementaire teksten.

Vermelden wij nog dat de Hoge Raad nauw samenwerkt met het Contactcomité van de Vaderlandse Verenigingen en het Coördinatiecomité van de Verenigingen van Weggevoerden Werkweigerders en Burgerlijke Slachtoffers van beide oorlogen.

## LE CONSEIL SUPERIEUR DES INVALIDES DE GUERRE, ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

**L**a loi du 8 août 1981, entrée en vigueur le 1er janvier 1982, a créé le Conseil Supérieur des Invalides de Guerre, Anciens Combattants et Victimes de Guerre. Elle spécifie dans son article 29 qu'il doit être consulté sur tout projet ou proposition de dispositions légales et réglementaires intéressant tout ou partie de la communauté des victimes de guerre et qu'il peut aussi d'initiative formuler toutes propositions ou avis intéressant ladite communauté.

Le Conseil Supérieur est composé de vingt-quatre personnalités dirigeantes les plus éminentes des grandes formations patriotiques reconnues du pays. Seul organe légal couvrant à la fois combattants et victimes militaires et civils de la guerre, il représente quelque 300.000 citoyens belges.

Il fonctionne, et c'était là sans le moindre doute la volonté du législateur, comme un Comité de Sages, ayant la connaissance pratique et l'expérience réelle et vécue de toutes les matières en rapport avec la guerre au sujet desquelles les départements ministériels peuvent être appelés à prendre des décisions.

Il peut et doit donc conseiller les auteurs d'éventuels textes légaux ou réglementaires, qui depuis quelques années appartiennent à des générations plus jeunes et n'ont plus que des connaissances théoriques ou livresques des événements de la dernière guerre. Il peut ainsi leur éviter des confusions regrettables, des erreurs, des interprétations non conformes aux réalités historiques, des dérapages et peut-être des injustices involontaires. Mais pour cela, il faut que le Conseil Supérieur soit consulté et le législateur, dans sa grande sagesse, en a fait une obligation incontournable pour les auteurs et les responsables de ces textes légaux ou réglementaires par la loi du 8 août 1981.

Rappelons encore que le Conseil Supérieur travaille en collaboration étroite avec le Comité de Contact des Associations Patriotiques et le Comité de Coordination des Associations de Déportés, Réfractaires et Victimes civiles des deux guerres.

**"De Hoge Raad van Oorlogsinvaliden, Oudstrijders en Oorlogsslachtoffers"**

**"Le Conseil Supérieur des Invalides de guerre, Anciens Combattants et Victimes de guerre"**

Colonel Gustave Rens

Koningsstraat, 139-141 Rue Royale

Brussel 1000 Bruxelles

Tel: 02/227.63.00 - Fax 02/227.63.31



## **Kent U het Steunfonds - F.S.A.?**

Dit Steunfonds werd opgericht op initiatief van wijlen Baron Generaal de GREEF, minister van Landsverdediging. De vzw werd gesticht op 12 april 1954, meer dan 40 jaar geleden.

### **Aan alle Militairen en Rijkswachters invaliden in vrede**

#### **1. Wie kan er beroep doen op dit Steunfonds?**

Alle behoeftige invaliden vrede, militairen of ex-militairen, dienstplichtigen, reservisten en rijkswachters of ex-rijkswachters, al dan niet lid van een vereniging, hun langstlevende echtgenoten, wezen, descendente en ascendente.

#### **2. Welke soorten hulp?**

Financieel en sociaal: giften in geld, ereleningen (d.w.z. renteloze leningen), studiebeurzen, financiële tussenkomsten in een specifieke last, kerstgeschenken (d.w.z. tussenkomsten in de verarmingskosten), mobiele hulp (administratieve, technische, sociale bijstand) enz... en dit alles met de medewerking van de Sociale Dienst van het Leger en de Rijkswacht en de OCMW's.

#### **3. Hoe hulp aanvragen?**

Door U te wenden tot het secretariaat, bij voorkeur schriftelijk:

**F.S.A. vzw - asbl (Steunfonds - Fonds de Secours)**

**Julius Caesarlaan 14 Avenue Jules César**

**1150 BRUSSEL - BRUXELLES**

**Tel/ Fax: 02/736.39.60**

### **Aan de Weldoeners en Schenkers**

U wilt het FSA, een specifiek Steunfonds helpen, dat sinds meer dan 40 jaar de erkende invaliden van de Strijdkrachten helpt, stort een gift aan het FSA vzw, Julius Caesarlaan 14, 1150 Brussel, bankrekening 435-4109331-06

Voor iedere gift van 1.000 BEF of meer ontvangt U een attest voor fiscale aftrek.

## **Connaissez-vous le Fonds de Secours - F.S.A.?**

Ce fonds de secours a été créé à l'initiative de feu le Baron Général de GREEF, ministre de la Défense Nationale. L'ASBL a été constituée le 12 avril 1954, soit il y a plus de 40 ans.

### **A tous les Militaires et Gendarmes Invalides du temps de paix.**

#### **1. Qui peut faire appel à ce Fonds de Secours?**

Tous les invalides du temps de paix, militaires ou anciens militaires, miliciens, réservistes et les gendarmes ou anciens gendarmes, membres ou non d'une association, leurs conjoints survivants, leurs orphelins, leurs descendants et leurs ascendants, qui sont dans le besoin.

#### **2. Genres d'aides?**

Financièrement et socialement: des dons en espèces, des prêts d'honneur (c'est à dire des prêts sans intérêts), des bourses d'études, des interventions financières dans une charge spécifique, des cadeaux de Noël (c'est à dire des interventions dans le remboursement des frais de chauffage), des aides mobiles (par une assistance administrative, technique, sociale) etc... et tout cela avec la collaboration du Service Social de l'armée, de la gendarmerie et des C.P.A.S.

#### **3. Comment demander une aide?**

En s'adressant au secrétariat, de préférence par écrit:

### **Aux Bienfaiteurs et donateurs**

Vous voulez aider le F.S.A., un fonds de secours spécifique, qui aide depuis plus de 40 ans les invalides reconnus des Forces Armées, versez un don au F.S.A. asbl, avenue Jules César 14, 1150 Bruxelles, numéro bancaire 435-4109331-06.

Pour tout don de 1.000 BEF ou plus une attestation pour déduction fiscale vous sera envoyée.





# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen 10M(b.d.) J.-B. Dreesen

## Roer

Het achterstevendoer is één van de belangrijkste uitvindingen geweest in de scheepvaart. Maar zoals meestal met belangrijke zaken weet niemand nauwkeurig wanneer en door wie het werd uitgevonden.

Voordat het achterstevendoer in gebruik kwam, werden op alle schepen stuurriemen gebruikt. Zij werden op de scheepszij ter hoogte van het achterschip bevestigd. De Middellandse zeebewoners hadden, zeer vroeg reeds, de gewoonte hun schepen uit te rusten met dubbele stuurriemen, één aan weerszijden van het schip.

Dat het geen sinecure moet zijn geweest een schip van enige omvang hiermee te besturen ondervond in onze moderne tijd THOR HEYERDAL. Zijn eerste panne, nadat hij enkele weken geleden uitzette met zijn papyrusboot voor een tocht over de oceaan, gold één van zijn stuurriemen die door zeegang afbrak.

De bewoners van Noordwest Europa gebruikten slechts één enkele stuurriem die aan stuurboord, ter hoogte van het achterschip, bevestigd werd. Dit blijkt uit de overblijfselen van gevonden schepen (de

NYDAM-boot - 4de eeuw - uitgegraven in Sleeswijk; de KVALSUN-boot - 7de eeuw - gevonden in Noorwegen; de Vikingschepen OSEBERGschip en GOKSTADschip te zien in het museum van OSLO) en tekeningen die ons uit die tijd zijn overgebleven (de Bayeux tapijten; de Gotlandstenen; e.a.).

Het feit dat de stuurriem aan de rechterzijde van het schip vast zat gaf die kant zijn naam, STUURBOORD (Scandinavische STYRBORD). De tegenovergestelde zijde werd BAKBOORD genoemd omdat de stuurman er met zijn BAK naar toe zat (Engels BACK= rug; Anglo-Saksisch BOEC; Bak betekent in het Nederlands nog steeds "de zeilen die naar achter bol staan" in de uitdrukkingen "Bak liggen" = zodanig dat de wind van voren inkomt, "bak staan" = van achteren bol. Het Engelse woord voor bakboord "PORT" illustreert echter nog beter de plaats van de riem aan stuurboord. Het ontstond omdat de weinig kwetsbare kant van het schip in de haven langs de kade kwam te liggen. Dit laatste kan men best zien op een stadszegel van DAMME uit 1237, waarop een schip gegraveerd staat, dat zich klaarmaakt bakboord langszij te

gaan. Dus als men in die tijd over PORT = BAKBOORD keek, zag men altijd de HAVEN = PORT.

De oudste bekende afbeelding van een schip met een roer aan de achterstevendoer is te vinden op het reliëf van de doopvont in de Kathedraal van Winchester en wordt geacht van Belgische makelij (ca 1180) te zijn. Sommige geleerden zijn het niet eens over de datum en ook niet over het feit dat de afbeelding werkelijk een stevendoer weergeeft. Hier is er dus nog betwisting. Er is echter geen discussie over de voorstelling van een achterstevendoer dat voorkomt op een stadszegel van ELBING uit 1242 (ELBING, vroegere Kanzasstad, gelegen oostelijk van GDIJNIA, nu Pools gebied).

Andere zegels uit de dertiende eeuw, maar van iets latere datum, vertonen alle schepen met een achterstevendoer. Dit is bv. het geval met de zegels van WISMAR, HARDERWIJK, STAVOREN, IPSWICH en anderen.

Het ontstaan van het achterstevendoer kan dan ook vermoed worden rond het einde van de twaalfde, begin dertiende eeuw. De tegenstanders van het Winchester doopvont-



reliëf zweren bij het begin van de Hanze-periode en houden vol dat de Hanzekoggen de eerste schepen waren met het voor ons klassiek roer. Hier is wel iets op in te brengen. Zo behoorde IPSWICH niet tot het Hanzeverbond en de schepen aldaar waren op een typische Engelse wijze, met ronde voorsterven, gebouwd. Dit laatste in tegenstelling met de typische Hanzekog die een rechte steven had.

Over de plaats van het ontstaan kan enkel gezegd worden dat het een uitvinding is die uit Noord-West Europa komt. Het is met zekerheid geweten, dat het stevenroer in de Middellandse zee slechts gedurende de veertiende eeuw verscheen.

In het Nederlands heeft roer een dubbele betekenis. De "grote" VANDALE noemt het "een toestel achter aan het vaartuig dienende om er de vereiste wending aan te geven". In de tweede betekenis zijn het "delen waarmee men op het vaartuig het roer bestuurt".

In zijn eenvoudigste vorm is het een aan de achterstevan om een verticale as draaibaar bevestigde vlakke plaat. De bediening ervan gebeurt door middel van een **helmstok** (kleinere boten) met een horizontaal geplaatst **stuurrad** (binnenschepen) of door tussenkomst van een **stuurmachine** (zeeschepen).

Men onderscheidt:

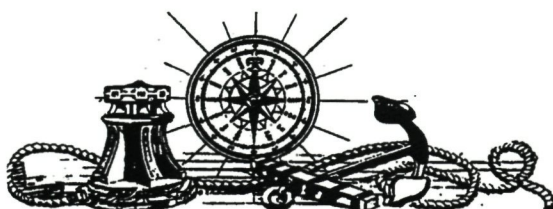
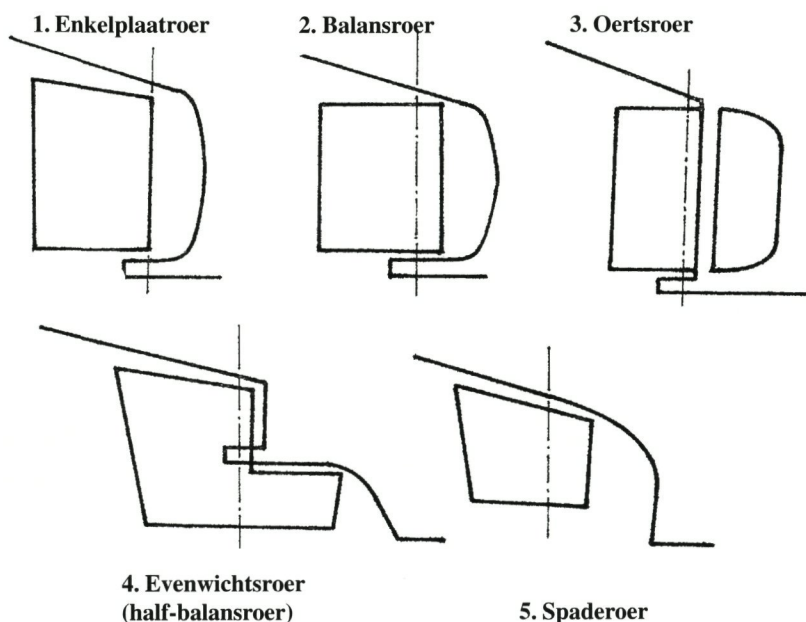
- het **enkelplaatroer**, bestaande uit **roerklik** en een **roerkoning**.
- het **balansroer**, waarbij zich een derde van de roerklik voor de roerkoning bevindt. Hierdoor wordt de kracht nodig om het roer te draaien geringer waardoor de stuurmachine lichter uitvalt.

- het **evenwichtsroer**, heeft een roerklik die zich slechts over een deel van de hoogte van de koning bevindt.
- het **spaderoer**, dat zwevend (zonder steun in de hak van de achterstevan) is uitgevoerd. Bij dit roer wordt de koning zeer hoog belast.
- het **oertsroer**, waarbij het gedeelte dat zich voor de draaiingsas bevindt, niet beweegt. De zijdelingse druk om het vaste deel is per  $\text{cm}^2$  groter, wat een ontlasting is voor het beweegbare deel. Hierdoor kan de stuurmachine lichter gehouden worden.
- het **simplexroer**, een gestroomlijnd balansroer dat rechtstreeks op de achterstevan scharniert.
- het **actief roer**, hierbij is in het roer een elektrische motor ingebouwd die een kleine schroef aandrijft.
- het **straalbuisroer** maakt een gewoon roer overbodig. En als een

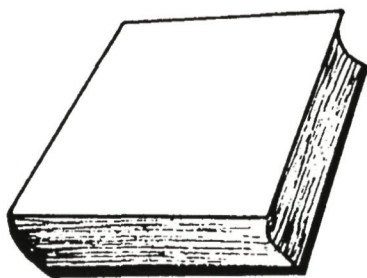
roer draaibare kortstraalbuis maakt het mogelijk het schroefwater te richten en aldus het schip te sturen. Een variatie hierop is het **kitchen-roer**, waarmee de door de ZM-duikers gebruikte motorboten (ZM 3 en andere) waren uitgerust.

Afzonderlijk dienen nog vermeld het **boegroer**, zoals het een toepassing vindt op onze nationale mailboten en de **diepteroeren** van de duikboten.

Het woord **roer** (vergelijk met Engels, rudder; Duits, ruder; Zweeds, roder; en de Middeleeuwse vormen, Anglo-Saksisch, rôther; Oud- en Middelhollands, ruodar, ruoder; Oud-Noors, roar) is waarschijnlijk een afleiding uit roeien en dit blijkt de middeleeuwse vormen van dit laatste woord (Oud- en Middel-nederlands, ruajar; Middelhollands, ruejen; Anglo-Saksisch, rowan; Oud-Noors, roa; Zweeds en Deens, ro).







# BOEKBESPREKING

F. Neyts

## Koninklijke Nederlandse Stoomvaartmaatschappij KNSM

**B**ij Uitgeverij De Alk in het Nederlandse Alkmaar verscheen zopas het boek "Koninklijke Nederlandse Stoomvaartmaatschappij KNSM". In dit boek behandelt auteur Aad Schol - zelf eens zeevarend bij deze rederij - 125 jaar geschiedenis in woord en beeld van de KNSM. Tijdens haar leven dat in 1856 begon, was de KNSM actief in de handels- en passagiersvaart op het Oostzee-gebied, de Middellandse Zee, het Caraïbisch gebied en Noord,- Zuid- en Midden-Amerika. Naast haar maritieme activiteiten was de KNSM tijdens de loop der jaren ook actief op tal van andere vlakken. Tijdens de periode van de grote fusies in de Nederlandse scheepvaartwereld wist de directie aanvankelijk het bedrijf zelfstandig gaande te houden. In 1981 echter werden de zeeën te hoog zodat ook deze grote onderneming zich bij het onvermijdelijke moest neerleggen en ze fuseerde vervolgens met de Nedlloyd Groep NV in Rotterdam. Meteen verdween de laatste grote scheepvaartmaatschappij uit het eens zo schitterende Amsterdamse havengebied.

Het boek is een waardevolle bijdrage tot de maritieme geschiedenis van de lage landen.

Deze prachtige uitgave (ISBN 90-6013-056-1) telt 320 pagina's, is op groot formaat met harde koft uitgegeven en bevat een schat aan fotomateriaal.



**"Koninklijke Nederlandse Stoomvaartmaatschappij" kost 99 gulden. In België wordt het boek verdeeld door Uitgeverij Agora in Aalst, Tel. 053/78.87.00**



## "Schepen in het klein"

**B**ij Walburg Pers verscheen zo pas "Schepen in het klein", waarmee de geschiedenis en typologie van het scheepsmodel in kaart wordt gebracht. Al in de 17de eeuw waren scheepsmodellen gewilde objecten; nu, drie eeuwen later, worden nog steeds volop modellen gebouwd en verzameld. Nederlandse musea en particuliere collecties herbergen duizenden modellen van schepen en scheepsonderdelen. Uit die duizenden modellen komt er een enorme verscheidenheid in typen, maar ook in culturele achtergrond en wijze van vervaardiging naar voren.

In "Schepen in het klein" zijn nu de ruim 40 soorten beschreven, met hun functie en herkomst, aan de hand van de collectie van het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam, die 1600 authentieke scheepsmodellen omvat. De overschrijving om-

vat admiraliteits- of marinemodellen, onderwijs- of instructiemodellen, redersmodellen, votiefmodellen, maar ook fles-senscheepjes en het scheepje-in-de-kast.

Het boek kan zo gebruikt worden om schepen te dateren en te identificeren. "Schepen in het klein" is dus een must voor iedere liefhebber van scheepsmodellen.



**"Schepen in het klein. Geschiedenis en typologie van het Nederlandse scheepsmodel" telt 144 pagina's, is rijk geïllustreerd. Dit boek (ISBN 90.5730.046.x) kost 59,50 gulden. Bestellen kan bij Walburg Pers, Postbus 4159, BD 7200 Zutphen.**

## "To Sail no More"

**B**ij Maritime Books in Liskeard, Cornwall, verscheen zopas het tweede deel van het boek "To Sail no More". Het boek werd, net als het eerste deel, samengesteld door Mike Critchley.

"To Sail no More" geeft een overzicht van een reeks klinkende namen uit de vloot van de Royal Navy, stuk voor stuk schepen die hun laatste adem uitbliezen op een scheepsafbraakwerf. Sommige van die "uitgebolde" schepen werden als doel bij schietoefeningen gebruikt en verdwenen 'waardig' onder de spiegel van de oceaan.

In deze uitgave van "To Sail no More" werden er 76 schepen opge-

nomen, en telkens met een foto van de laatste ogenblikken in hun bestaan. Iedere opgenomen foto is van een toepasselijk commentaar voorzien.

Daar waar het eerste deel bijna uitsluitend de afbraak van oudgedienden uit de Tweede Wereldoorlog omschreef, zien we in dit tweede deel reeds heel wat 'gedienden' uit de zestiger en zeventiger jaren op de schroothoop verdwijnen. Zelfs de afbraak van de eerste atoomduikboot zien we beschreven.



**"To Sail no More" kan worden besteld bij Maritime Books, Lodge Hill, Liskeard, Cornwall PL14 4EL, England.**

**Het boek (ISBN 0-907771-69-6) telt 96 pagina's en kost £14.95.**



# Maritiem Journaal 1998

Begin zeventiger jaren verscheen het zevendelige werk, de "Martieme Encyclopedie". Om dit statische werk een dynamisch karakter te geven startte de uitgever ervan in 1974 met een soort aanvulling, dit onder de titel "Maritiem Journaal". Dit jaar, in 1998, verscheen hiervan het vijftiengste deel.

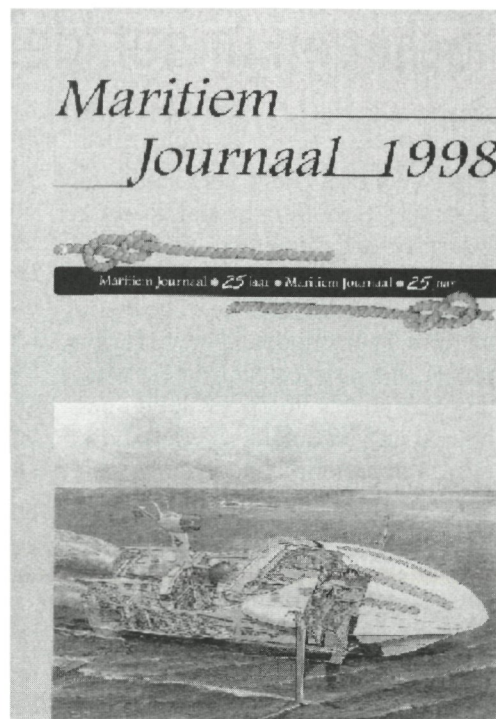
Het "Maritiem Journaal" geeft jaarlijks een overzicht van de laatste maritieme ontwikkelingen. Allereerst in Nederland maar ook internationaal. Voor de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw, evenals voor de havens, geldt immers dat hun welzijn mede afhankelijk is van de gang van zaken op de wereldmarkt en bij de internationale politiek.

Tevens geeft het "Maritiem Journaal" elk jaar uitgebreide vlootlijst-

ten zowel van de koopvaardij als van de Koninklijke Marine. Waardevol bij dit jaarboek zijn ook het overzicht met de belangrijkste maritieme publicaties op wereldvlak.

Alles samen een waardevolle bijdrage tot de maritieme geschiedenis, een publicatie waarvan we de hoop uitspreken dat deze ook de volgende vijftieng jaar zijn weerga zal vinden.

De laatste editie, "Maritiem Journaal 1998", werd uitgegeven door WYT Uitgeefgroep, Postbus 6438, 3002 AK Rotterdam onder het ISBN-nummer 90-6376-062-3-0. De kostprijs van de publicatie bedraagt ongeveer 69 gulden. Een boek met encyclopedische waarde, een echte aanrader.

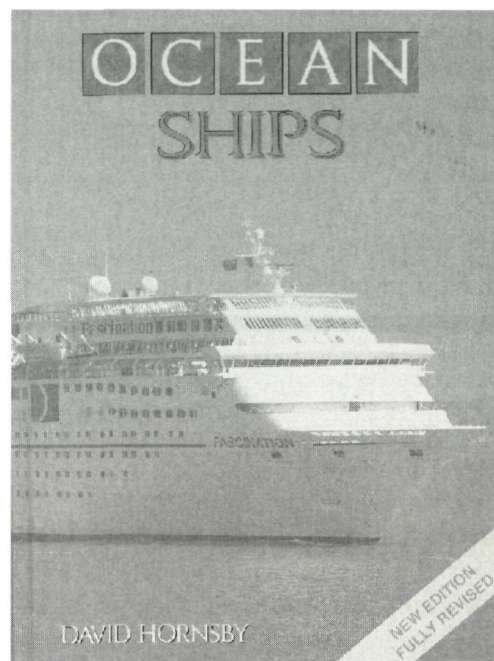


## "Ocean Ships"

"Ocean Ships" is over de voorbije 30 jaar uitgegroeid tot de aller belangrijkste bestseller van Ian Allen Publishing. Het boek, van de hand van David Hornsby, verstrekt de lezer gedetailleerde informatie over zeeschepen. Het wordt ook wel eens de bijbel genoemd van elke scheepsliefhebber. Het boek, dat jaarlijks aangepast wordt, bevat gegevens van zo'n 5.000 zeeschepen, van de prestigieuze passagiersschepen "Queen Elizabeth 2" of de "Oriana" tot de minst bekende tankers of general cargo-schepen. Van alle opgenomen schepen wordt de vlag vermeld, de tonnenmaat, het bouwjaar, vroegere namen en nog veel meer. Bovendien worden schouw-kentekens van alle rederijen opgegeven samen met de rompkleuren.

De opgenomen schepen worden per rederij/eigenaar gegroepeerd. Deze

laatste zijn alfabetisch in het boek gecatalogeerd. Net als de vorige edities zal ook deze nieuwste uitgave zijn weg vinden naar de boekenplank van elke "shiplover", waar die op onze wereldbol ook woont.



"Ocean Ships" (ISBN 0-7110-2567-3) kan men bestellen in elke boekhandel, maar ook bij de uitgever Ian Allan Order, Littlehampton BH17 7HE. Het boek telt 224 pagina's, bevat honderden foto's en kost £ 18.99.



# INFO MARINE

## **Galabal van de Marine: feestelijke stemming met Sandra Kim en Garry Hagger**

Sandra Kim en Garry Hagger waren de onbetwiste vedetten van het 32ste bal van de Marine. De 1026 aanwezigen hadden het voorrecht hun laatste nummers live te kunnen aanhoren. Gewoongetrouw werd dit bal, dat plaats had op 5 februari in het Casino Kursaal van Oostende, georganiseerd ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Het bal werd voorafgegaan door een receptie en een maaltijd aangeboden door de stafchef van de Marine aan de eregasten, dit alles opgeluisterd door het Combo van onze Koninklijke Muziekkapel.

## **Le Bal de Gala de la Marine: une ambiance de fête avec Sandra Kim et Garry Hagger**

Sandra Kim et Garry Hagger furent les vedettes incontestées du 32ème Bal de la Marine. Les 1.026 participants eurent le privilège de les entendre chanter "live" et de danser sur leurs derniers succès. Ce bal, qui se tenait le 5 février au Casino Kursaal d'Ostende, est traditionnellement organisé au profit du Fonds d'Entraide de la Marine. Il fut précédé d'une réception et d'un dîner offerts aux hôtes d'honneur par le Chef d'Etat-Major de la Marine. L'ensemble de la Musique Royale de la Marine se chargea de l'accompagnement musical.



Onder de tonen van het orkest "The Sonny Boys" openden Admiraal Verhulst en zijn echtgenote het bal.

Entraînés par l'orchestre des "Sonny Boys", l'Amiral Verhulst et son épouse ouvrent le Bal.





**Succes verzekerd met Sandra Kim en het orkest "The Sonny Boys"**  
**Succès assuré par Sandra Kim et l'orchestre "The Sonny Boys"**

De twee vedetten hielden de zaal in hun ban tot laat in de nacht. Sandra Kim, ons allen bekend om haar overwinning in het Eurosongfestival, bood ons een uitzonderlijk nummer aan door met Admiraal Verhulst, voorzitter van het bal, een zeer geslaagd duet op te voeren met het liedje "j'aime, j'aime la vie". Hier werd bewezen dat de stafchef van de Marine een veelzijdig man is die zich aan alle omstandigheden kan aanpassen. Garry Hagger kon ons bekoren met zijn gevarieerd repertoire en droeg veel bij tot het welslagen van deze avond. Het was pas rond 5u. 's morgens dat de laatste aanwezigen het Casino verlieten, niet zonder rendez-vous gegeven te hebben voor het bal van het jaar 2000. Dank aan allen, zowel de vrijwilligers betrokken bij de organisatie, als aan diegenen die ons vereerden met hun aanwezigheid en hun deelname aan deze liefdadigheidsactie

Les deux chanteurs ont réussi à "chauffer" la salle jusque tard dans la nuit. Sandra Kim, connue notamment pour sa victoire à l'Eurovision, nous a offert un duo d'exception en entraînant le Président du Bal, l'Amiral Verhulst, dans un exercice de chant. Un "J'aime, j'aime la Vie" qui montre qu'un chef d'Etat-Major est un homme polyvalent et sait se plier aux exigences du moment. Garry Hagger nous envoûta par son répertoire varié et assura le succès de la soirée. Vers 5 heures les derniers participants quittaient le casino, se donnant rendez-vous pour le Bal de l'An 2000. Merci à tous, aussi bien aux volontaires s'étant impliqués dans l'organisation qu'aux personnes qui nous ont fait l'honneur d'être présentes et de participer à cette bonne action.



**Een uitzonderlijk duo.**

**Un duo d'exception.**

Foto's/ Photos: KMT J. Camps



**Zicht op de tombola**

**Une vue de la tombola.**





## Eindelijk een postzegel voor de Marine: de "WANDELAAR" zal 17 frank kosten

De Marine werd opgericht in 1831 en de eerste Belgische post-zegel dateert van 1849. Maar tot op heden heeft de Marine nog nooit de eer gehad op een postzegel te pronken. De Wandelaar werd gezamenlijk door de post en de stafchef uitgekozen om de Marine te vertegenwoordigen op één van de 5 postzegels die zopas verschenen zijn om het 50-jarig bestaan van de NAVO te vieren. De andere afbeeldingen zijn die van de Landmacht, de Luchtmacht, de Medische Dienst en de Generale Staf.

De officiële voorstelling van deze postzegels had plaats op 11 januari in de drukkerij van de post te Mechelen, in aanwezigheid van ZKH Prins Filip, van de secretaris-generaal van de NAVO Javier Solana, van eerste minister Jean-Luc Dehaene, van vice-premier Di Rupo en van minister van Landsverdediging Poncelet. De voorverkoop had plaats op zaterdag 13 en zondag 14 maart te Antwerpen, Ecaussines, Leopoldsborg, en in het militair hospitaal van Neder-over-Heembeek. Sedert 15 maart zijn deze postzegels officieel te koop in alle postkantoren.

## Enfin un timbre-poste pour la Marine: le "WANDELAAR" vous en coûtera 17 francs

La Marine a été créée en 1831 et le premier timbre-poste belge date de 1849, mais jusqu'à présent, la Marine n'avait jamais eu l'honneur de figurer sur un timbre. Le Wandelaar a été choisi conjointement par l'Etat-Major et La Poste pour représenter la Marine au travers des 5 timbres qui viennent de paraître pour fêter les 50 ans de l'OTAN. Les autres vignettes illustrent la Force Terrestre, la Force Aérienne, le Service Médical et l'Etat-Major Général.

La présentation officielle de ces timbres s'est déroulée le 11 janvier dernier à l'imprimerie des timbres-poste de Malines en présence du Prince Philippe, du Secrétaire-Général de l'OTAN Javier Solana, du premier ministre Jean-Luc Dehaene, du vice-premier ministre Di Rupo et du ministre de la défense nationale Poncelet. Des préventes étaient organisées les samedi 13 et dimanche 14 mars à Anvers, à Ecaussines, à Bourg-Léopold et à l'hôpital militaire de Neder-over-Heembeek. Ces timbres sont officiellement en vente dans les bureaux de poste depuis le 15 mars 1999.



Foto/Photo: ZS/IRP



## Beste MEDIAScore 1998 voor de Marine



Concept by **MEDIAScore™**

**D**e Informatiedienst van de Krijgsmacht evalueert de weergave van de Krijgsmacht in de media en meet de impact van de geschreven pers. De laatste studie herneemt de resultaten van 1998 en toont dat de Marine winst boekte. De zichtbaarheid van de Marine in het medialandschap is bijna verdubbeld en de positieve score ten opzichte van het publiek is merkbaar verbeterd. Dit werd ondermeer bekomen door een goede "media-covering" van bepaalde gebeurtenissen zoals "Southern Breeze III", "Open Spirit" in de Baltische wateren, de Dagen van de Marine, Damars aan boord, MOST en het onderzoek over de "Sea Hunter". De riviernielboot P902 Liberation wekte eveneens veel interesse in de regionale pers.

Wij bedanken alle scheepsbemanningen voor hun zeer gewaardeerde medewerking. We kunnen niet genoeg het belang van de informatiestroom, die van alle diensten binnen de Marine zou moeten komen, benadrukken. Geef ons de informatie die in aanmerking komt voor publikatie zodat er geen waardevolle gebeurtenissen verloren gaan, zowel binnen de Marine als voor het grote publiek.

## Meilleur SCORE MEDIATIQUE 1998 pour la Marine

**L**e Service d'Information de l'Armée (SID) évalue les retombées médiatiques, concernant les Forces Armées, dans la presse écrite et en mesure l'impact. La dernière étude en date, qui reprend les résultats de l'année 1998, montre que la Marine en sort gagnante. En effet, la Marine double pratiquement sa visibilité médiatique et améliore positivement son score vis-à-vis du public. Ceci est, entre autres, dû à la bonne couverture d'événements comme "Southern Breeze III", "Open Spirit" dans la Baltique, les Journées de la Marine, les "Femmes à bord", MOST et la recherche du "Sea Hunter". Localement, la vedette P902 Libération a également suscité l'intérêt de la presse régionale.

Il nous faut remercier les équipages pour leur collaboration précieuse, et insister pour que le flux d'information, venant des différents services de la Marine, et susceptible d'être diffusé, s'amplifie de plus en plus. N'oublions pas qu'une information non communiquée est donc perdue pour tout le monde.

---

### Marineofficiëren in dienst van onze Prinsen

**D**e koning heeft Vaandrig-ter-zee Luc De Maesschalck aangeduid als nieuwe vleugeladjudant van Prins Filip. Tevens benoemde hij Fregatkapitein Georges Vanlerberghe tot attaché van Prins Laurent.

---

### Des Officiers de Marine au service de nos Princes

**L**e roi a désigné l'Enseigne de vaisseau Luc De Maesschalck comme officier d'ordonnance du Prince Philippe. Il a également nommé le Capitaine de frégate Georges Vanlerberghe au poste d'attaché auprès du Prince Laurent.

---

### Nieuwe havenslepers voor de Marine

**T**er vervanging van de havenslepers Bij en Hommel kocht de Marine van het Antwerps havenbedrijf de slepers 63 en 66. Ze zullen respectievelijk worden omgedoopt tot "A952 WESP" en "A955 MIER".

De nieuwkomers zullen in de tweede helft van mei aan uitvoerige testen worden onderworpen. Daarna gaat een bemanning aan boord en kunnen de slepers hun militaire levensloop aanvatten.

---

### De nouveaux remorqueurs portuaires pour la Marine

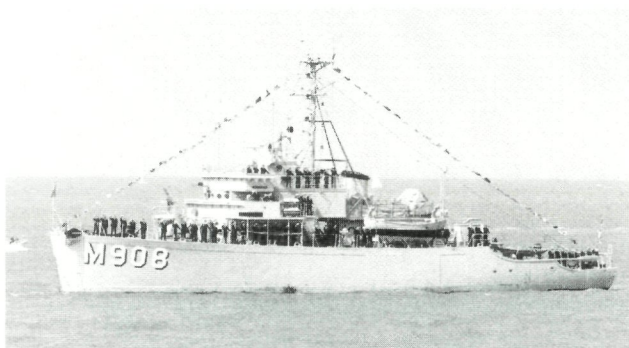
**A**fin de remplacer les remorqueurs portuaires "Bij" et "Hommel," la Marine a acquis les remorqueurs 63 et 66 du Port d'Anvers. Ils porteront respectivement les noms de "A952 WESP" et "A955 MIER".

Les nouveaux arrivants seront soumis aux tests ultimes pendant la deuxième moitié du mois de mai. Ensuite, les équipages regagneront les navires qui entameront leur carrière militaire sous nos couleurs.



## M908 TRUFFAUT voor een jaartje in de koelkast

De hoogzeemijnenveger M908 Truffaut wordt tot januari 2000 gedeclineerd. Sinds 1991 testte en evalueerde dit schip het magnetisch-akoestisch veegtuig "Sterne", waarmee de nieuwe kustmijnenvegers (KMV) zullen worden uitgerust. Hiervoor werden eind 1977 door de scheepswerf SKB verschillende aanpassings- en ombouwwerken uitgevoerd. De oude mijnenveeguitrusting werd van boord gehaald en vervangen door het nieuwe STERNE-veegtuig. Er kwam een nieuwe kraan voor tewaterlating van het veegtuig, nieuwe lieren, een controlekamer, een lokaal om de elektrische generatoren op te bergen en een aanpassing van het verblijf van de bemanning. Van maart tot oktober 1998 werden een reeks proeven uitgevoerd zoals tewaterlaten en terug inhalen van het nieuwe veegtuig, stabiliteitsproeven bij verschillende snelheden, testen van de elektrische voeding enz... Deze opdracht gebeurde in samenwerking met Franse ingenieurs van Thomson-Marconi, de ontwikkelaars van het systeem. De volgende stap is een officiële proef en de ontvangst van een prototype.



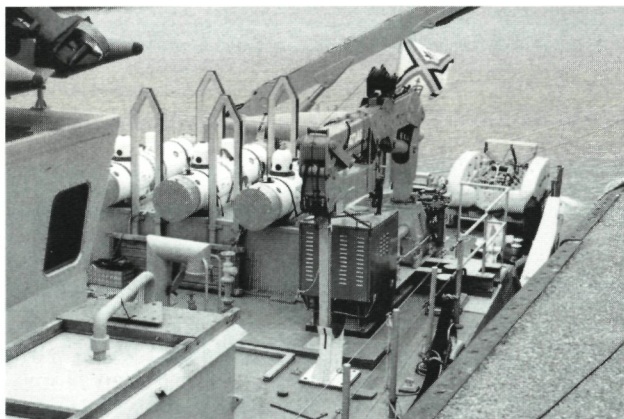
M908 Truffaut

Onvoorziene maar noodzakelijke modificaties leidden echter tot uitstel van deze primordiale fase. Dit jaar was voor de Truffaut geen andere opdracht voorzien. Daarom besliste de stafchef van de Marine het schip tijdelijk uit dienst te nemen en de 34-koppige bemanning een ander onderkomen te geven. Gedurende die periode zal de STERN een deel van de taken overnemen, met o.a. het uittesten van het MERS-systeem (Mine Countermeasures Evaluation and Ranging System) dat de magnetische en akoestische kernkromme bepaalt. Begin volgend jaar wordt de Truffaut opnieuw in de vaart genomen om in maart 2000 de officiële testen van het STERNE-veegtuig uit te voeren. Dit zal 3 maand in beslag nemen.

## LE M908 TRUFFAUT au "frigo" pour un an

Le dragueur-chasseur de mines océanique (MHOS) M908 Georges Truffaut va être temporairement décommissionné de février 1999 à janvier 2000. Le Truffaut a pour mission, depuis 1991, les essais et l'évaluation de la nouvelle drague magnétique-acoustique "Sterne" destinée à équiper les nouveaux dragueurs de mines de la Marine (KMV). Le navire a été aménagé à cette fin en 1997 par le chantier naval SKB (enlèvement de l'ancien équipement de dragage, installation de la drague Sterne, nouvelle grue pour la mise à l'eau, nouveaux treuils, construction d'un local de contrôle et d'un local abritant les générateurs électriques, réaménagement des logis de l'équipage). De mars à octobre 1998, le Truffaut a effectué les réglages sur la drague en mer (mise à l'eau et récupération, stabilité et immersion à différentes vitesses, alimentation électrique...) avec l'assistance des ingénieurs français de Thomson-Marconi, concepteurs du projet Sterne. L'étape suivante est l'essai officiel et la réception du prototype, mais des modifications imprévues mais indispensables ont hélas retardé cette phase primordiale. Aucune mission n'étant encore prévue cette année pour le Truffaut, le Chef d'Etat-major a décidé de retirer le navire temporairement du service actif et de réaffecter les 34 membres de l'équipage à d'autres unités.

Pendant la fermeture du Truffaut, le Stern reprendra une partie de ses tâches, avec, entre autres, le test du système MERS (Mine Countermeasures Evaluation and Ranging System), chargé de mesurer la signature magnétique et acoustique de la drague et de la comparer à celle des navires. Début 2000, le Truffaut sera remis en activité pour commencer les essais officiels de la drague Sterne en mars. Ces essais devraient prendre trois mois.



Een zicht op het "MERS-systeem"

Une vue du système "MERS"

Foto/Photo ZS/IRP





**De Dagen van de Marine steunen de  
"Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine"  
met een gift van 200.000 frank**

De kas van de "Dagen van de Marine" deed zopas een gebaar ten voordele van "Hulpbetoon in de Marine".

Op vrijdag 19 maart werd op de Marinebasis van Zeebrugge een cheque van 200.000 frank overhandigd aan Divisieadmiraal M. Verhulst, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine.

Dat is opnieuw het bewijs dat "Hulpbetoon" in de schoot van de Marine geen ijdel woord is. Het geld dat in juli ll. werd opgehaald, kon zo gebruikt worden om families van onze Marinemensen in nood daadwerkelijk te helpen.

De volgende "Dagen van de Marine" grijpen plaats op 16, 17 en 18 juli. Zeker niet te missen!

**Les Journées de la Marine soutiennent  
l'action de "l'Entraide de la Marine" par un  
don de 200.000 Francs**

La caisse des Journées de la Marine vient de faire un geste en faveur de l'Entraide de la Marine.

Un chèque de 200.000 francs a en effet été remis au Président de l'Association, l'Amiral de division M. Verhulst, à la Base Navale de Zeebruges le vendredi 19 mars.

Voici à nouveau une preuve que l' "Entraide" au sein de la Marine n'est pas un vain mot, l'argent ainsi récolté en juillet dernier permettant d'aider les familles de marins en difficulté.

Les prochaines Journées de la Marine auront lieu les 16, 17 et 18 juillet prochain. Ne manquez pas d'y participer!



Foto/Photo: KMT J. Camps

Overhandiging van de cheque in aanwezigheid van (van links naar rechts) Flottielje admiraal J. Rosiers, Commandant van de Marine Operaties; Eerste meester H. Rubbens, Secretaris van de Marine Dagen; Fregatkapitein G. Legein, Commandant Maritieme Middelen; Divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine en Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine en Eerste meester D. Bentein

La remise du chèque en présence de, de gauche à droite, l'Amiral de flottille J. Rosiers, Commandant des Opérations Navales; le Premier-maître H. Rubbens, Secrétaire des Journées de la Marine; le Capitaine de frégate G. Legein, Commandant des Moyens Maritimes; l'Amiral de divisions M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine et Président de l'Association d'Entraide de la Marine et le Premier-maître D. Bentein



## De verkoop van Postzegels geeft een duwtje aan de Marine

Tijdens de receptie naar aanleiding van de voorverkoop van de zegels "50 jaar NAVO", gehouden in het militair hospitaal van Neder-over-Heembeek op vrijdag 12 maart, heeft Kapitein-commandant(b.d.) E. Moons een gift van 40.000 frank gedaan aan de sociale werken van de Marine. Dit had plaats in de aanwezigheid van de Directeur van de Post, Dhr. Fr. Danneels, en van militaire autoriteiten. Dit bedrag is de opbrengst van de verkoop van filatelistische souvenirs uitgegeven naar aanleiding van het verschijnen van de zegel "Blauwhelm" vorig jaar.

## La vente de Timbres-poste donne un coup de pouce à la Marine

Lors de la réception tenue à l'occasion de la prévente des timbres "50 ans de l'OTAN", le vendredi 12 mars, à l'hôpital militaire de Neder-over-Heembeek, le Capitaine-commandant(e.r.) E. Moons a tenu à remettre, en présence du Directeur de la Poste, Mr Fr. Danneels et des autorités militaires présentes, un don de 40.000 francs pour les oeuvres sociales de la Marine. Ce montant est le bénéfice réalisé l'année dernière par la vente des souvenirs philatéliques émis à l'occasion de la parution du timbre "Casque Bleu".



Foto/Photo: Ann Van Slyvoort

Flottielje admiraal Ch. Thibaut de Maizières ontvangt de cheque die ten goede komt aan de "Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine".

L'Amiral de flottille Ch. Thibaut de Maizières reçoit le chèque dont bénéficiera "l'Association d'Entraide de la Marine".



**Klapasbak (6,5 cm)**  
**Cendrier à clapet (6,5 cm)**  
**Ref: REN 00197**

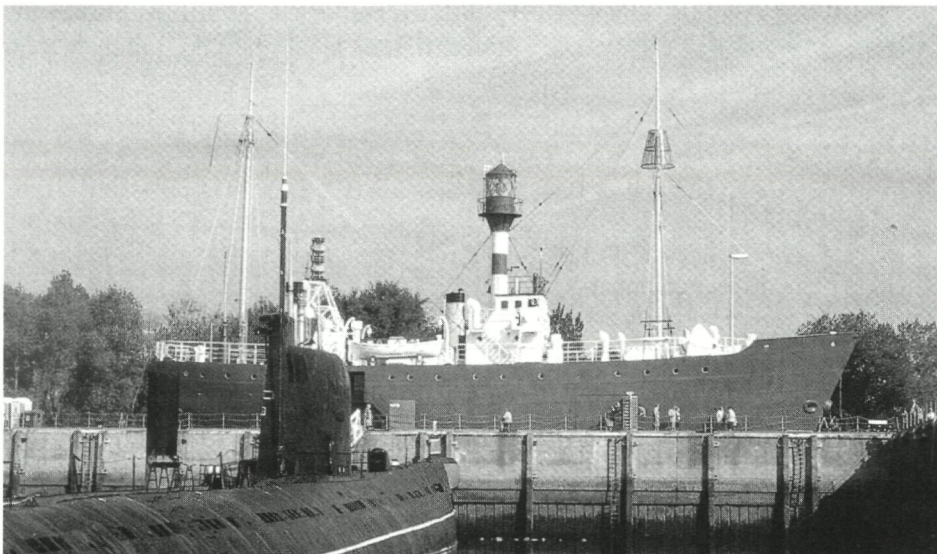
**Prijs - prix: 150,-BEF**  
**Portokosten - frais de port: 50,-BEF**

**Op rekening / sur le compte**  
**473-6090311-30**  
**Neptunus**  
**PB 17,**  
**8400 Oostende**



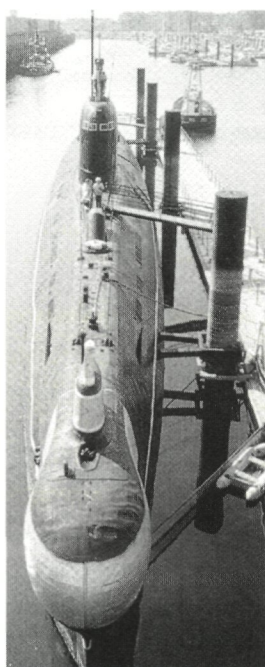
## Heropening Seafront in Zeebrugge

Op 1 april laatstleden, en dat was geen aprilgrap, werd de "indoortentoonstelling" van het maritieme themapark Seafront in Zeebrugge na een grondige inhoudelijke "aanpassing" officieel voor het publiek open verklaard. De gebouwen van de oude vismijn, bij de renovatie in vier tentoonstellingsruimtes opgedeeld, huisvestten oorspronkelijk Seafront's Aquastrip, een tocht doorheen de wereldzeeën waarbij het verhaal uitging van bekende elementen uit diverse stripverhalen.



*Tekst F. Neyts  
Foto's Seafront*

Omdat de oorspronkelijke opzet niet volledig naar de wensen van het publiek bleek werd de tentoonstelling deze winter volledig heringericht. "De begrippen "Haven" en "Visserij" blijken de twee elementen te zijn waaraan de naam Zeebrugge onafscheidbaar verbonden blijft. Het zijn dan ook deze twee elementen die de rode draad vormen van de vernieuwde tentoonstelling", zei Eddy Kindermans, Seafront-directeur tijdens de persvoorstelling. Ontegensprekelijk zal het nieuwe opzet het publiek aanspreken. Op een plezierige manier maakt men nu kennis met elementen zoals het water, de zee, het leven onder de zeespiegel, de visserij en de overbevissing. Speciale aandacht gaat naar de oorsprong van Zeebrugge, naar de slag om Zeebrugge (gekend als Saint George's Day), de moderne haven. De vernieuwde tentoonstelling bevat alle elementen die een basis vormen om het geheel tot een heus havencentrum uit te bouwen. De stand van de Belgische Marine verdient speciale vermelding. Aan de hand van unieke stukken wordt de geschiedenis van de torpedo en de duikbootbestrijding weergegeven, meteen de link naar het openluchtgedeelte van Seafront met ondermeer de Russische Foxtrot-duikboot.



## Réouverture du Seafront à Zeebruges

Le 1er avril dernier, et ce n'était pas un poisson d'avril, l'exposition thématique maritime "Seafront" à Zeebruges fut ouverte au public après un réaménagement intérieur important. Les bâtiments de l'ancienne minque, divisés en quatre locaux d'exposition lors de la rénovation, abritaient à l'origine le "Seafront's Aquastrip", un voyage au travers du monde marin dont l'histoire était l'expression d'éléments connus par le biais de diverses bandes dessinées.

Parce que le projet initial n'avait pas rencontré complètement l'adhésion du public, l'exposition fut cet hiver tout à fait réaménagée. Les concepts "Port" et "Pêcherie" semblent être les deux éléments dont le vocable "Zeebruges" est absolument indissociable.

"Ce sont donc ces deux éléments qui forment le fil rouge de la nouvelle exposition" ainsi s'exprimait Eddy Kindermans, directeur du "Seafront", lors de la conférence de presse. Incontestablement cette nouvelle conception plaira au public. D'une façon plaisante, il se familiarisera avec des éléments tels que l'eau, la mer, la vie sous-marine et la pêche. Une attention toute particulière est donnée à la genèse de Zeebruges port moderne et à la bataille de Zeebruges ("Saint George's Day"). Cette exposition rénovée contient tous les facteurs servant de base au développement de l'ensemble en un véritable centre portuaire. Le stand de la Marine Belge mérite une attention spéciale. L'histoire de la torpille et de la guerre sous-marine y est illustrée à l'aide de pièces originales faisant d'un même coup le lien vers la partie à ciel ouvert du "Seafront" où est amarré, entre autres, le sous-marin russe "Foxtrot".



## BEVELSOVERDRACHTEN

## REMISES DE COMMANDEMENTS

### F910 WIELINGEN



Op 28 januari 1999 werd in Den Helder, het bevel van de F910 Wielingen overgedragen door Korvetkapitein Christian Schaevebeke aan Fregatkapitein Roland François. De investituur van de nieuwe commandant gebeurde door Flottielje admiraal Jacques Rosiers, Comopsnav. Fregatkapitein François was commandant van de F911 Westdiep.

Deze plechtigheid ging gepaard met het begin van de operationele periode van de Wielingen. In 1999 ligt de nadruk op de opwerking van het schip met deelnames aan FOST (Fleet Operational Sea Training), NOST (Netherlands Operational Sea Training) te Plymouth (UK) en CSTE (Schietcampagne en het testen van wapens- en navigatiesystemen). We wensen aan de Wielingen en haar bemanning een behouden vaart.

Le commandement du F910 Wielingen a été remis par le Capitaine de corvette Christian Schaevebeke au Capitaine de frégate Roland François. La cérémonie s'est déroulée à Den Helder le 28 janvier dernier, en présence de l'Amiral de flottille Jacques Rosiers, Commandant des Opérations Navales, qui intronisa le nouveau commandant. Le Capitaine de frégate François était commandant du F911 Westdiep.

Cette cérémonie va de pair avec le démarrage de la période opérationnelle du Wielingen. L'année 1999 verra surtout la mise en condition du navire par sa participation à FOST (Fleet Operational Sea Training), NOST (Netherlands Operational Sea Training) à Plymouth (UK) et la CSTE (Campagne de tir et d'essai des systèmes d'armes et de navigation). Bon vent et bonne mer au Wielingen et à son équipage.

### A960 GODETIA

De bevelsoverdracht van de A960 Godetia greep plaats op 14 december jongstleden. Tijdens een plechtigheid in de Marinebasis van Zeebrugge gaf Korvetkapitein Edwin Vanden Haute het roer over aan Korvetkapitein Jacques Lucarelli.

Commandant Vanden Haute wordt de nieuwe commandant van de Operaties bij de Staf van de Marine.



La remise de commandement du A960 Godetia s'est déroulée le 14 décembre dernier. Le Capitaine de corvette Edwin Vanden Haute a passé le relai au Capitaine de corvette Jacques Lucarelli au cours de la prise d'armes sur le quai de la Base Navale de Zeebruges.

Le Commandant Vanden Haute devient le nouveau commandant des Opérations à l'Etat-Major de la Marine.

Het is Flottielje admiraal Rosiers die de investituur uitsprak tijdens de plechtigheid.

Foto/photo: G. Poupaert

C'est l'Amiral de flottille Rosiers qui a prononcé l'investiture lors de la cérémonie.



## Belgische Directeur bij EGUERMIN

Het Commando van de Mijnenbestrijdingsschool (Eguermin) te Oostende is opnieuw in handen van een Belg. Het is Kapitein-ter-zee J. Timmerman die de nieuwe schooldirecteur wordt. Hij vervangt de Nederlandse Kapitein-ter-zee J.J. van Itersen op deze post, die hij sinds juni 1995 bekleedde.

De investituur greep plaats in aanwezigheid van Divisieadmiraal Verhulst, Stafchef van de Marine, en Viceadmiraal C. Van Duyvendijk, Stafchef van de Nederlandse Marine.

## Directeur Belge à EGUERMIN

Le commandement de l'Ecole de Guerre des Mines (Eguermin) à Ostende est de nouveau dans les mains d'un Belge. C'est le Capitaine de vaisseau J. Timmerman qui devient le nouveau directeur de l'école. Il remplace le Capitaine de vaisseau néerlandais J.J. van Itersen à ce poste qu'il occupait depuis juin 1995.

L'investiture s'est déroulée en présence de l'Amiral de division Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine et du Vice-amiral C. Van Duyvendijk, Chef d'Etat-Major de la Marine Néerlandaise.

Belgisch-Nederlandse handdruk tussen de twee directeurs: links, de uittredende Nederlander van Itersen, en rechts, de Belgische nieuwkomer Timmerman.



Poignée de main Belgo-Néerlandaise entre les deux directeurs: le partant, le néerlandais van Itersen à gauche et le nouveau, le belge Timmerman.

Foto/Photo: KMT J. Camps



*Hallo!*

*Hier ben ik, Max de nieuwe mascotte van de Marine  
Ik ben te koop bij Neptunus  
Mijn prijs? 395,-BEF + portokosten 58,-BEF  
op rekening 473-6090311-30  
met vermelding MAX 00243*

*Max, de lieve knuffel van de familie  
Ware grootte: 32 cm*

*Hello!*

*C'est moi Max, la nouvelle mascotte de la Marine  
Je suis en vente à Neptunus  
Mon prix? 395,-BEF + 80,-BEF de frais de port  
à verser au n° de compte 473.6090311-30  
avec ref. MAX 00243*

*Max, la peluche préférée de la famille  
Hauteur réelle: 32 cm*



## Nieuwe Commandant voor Belgisch-Nederlandse Commissariaatschool

Op woensdag 20 januari jl. heeft Luitenant-ter-zee 1ste klas Frank Demarest het commando over de Belgisch-Nederlandse commissariaatschool overgedragen aan Luitenant-ter-zee 1ste klas Marianne Rossel.

Frank Demarest was de eerste commandant van de school en mede dankzij zijn inzet is de Belgisch-Nederlandse commissariaatsschool in relatief korte tijd van de grond gekomen.

Ruim twee jaar geleden verhuisden de Nederlandse opleidingen LDV (Logistieke Dienst Verzorging) van Amsterdam naar Brugge. Demarest werd op dat ogenblik de eerste commandant van deze nieuwe school. Onder zijn bezielende leiding werden o.a. alle opleidingen herschreven en de keukenaccommodatie volledig vernieuwd. In een minimum van tijd liet hij zijn school evolueren tot een volwaardig opleidingscentrum.

In zijn toespraak plaatste Frank Demarest in de eerste plaats zijn personeel in de schijnwerpers. Volgens Nederlandse traditie kreeg hij bij zijn afscheid een wimpelkist met daarin een Belgische en Nederlandse wimpel.



Foto/Photo: KMC S. Gryson

## Un nouveau Commandant pour l'Ecole Belgo-Néerlandaise de Commissariat

Le mercredi 20 janvier, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Frank Demarest a remis le commandement de l'Ecole Belgo-Néerlandaise de commissariat au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Marianne Rossel.

Frank Demarest était le premier commandant de cette école et, grâce à son ardeur, a permis à cette institution de voir le jour en un temps assez court.

Cela fait deux ans déjà que les sections du "Service Logistique d'Appui" ont déménagé d'Amsterdam vers Bruges. Demarest devint à l'époque le premier commandant de cette nouvelle école. Sous son commandement éclairé, toutes les instructions furent réécrites et de nouvelles accommodations de cuisine virent le jour. En un minimum de temps, il fit évoluer l'école vers un centre d'instruction à part entière.

Dans son allocution, Frank Demarest fit l'éloge de son personnel. Suivant la tradition néerlandaise, il reçut, à l'occasion de son départ, un coffret contenant les pavillons belge et néerlandais.



Dasspeld Marine  
Epingle de cravate Marine  
Ref: DSP 00120

**Prijs - prix: 450,-BEF**  
**Portokosten - frais de port: 50,-BEF**

Op rekening - sur le compte: 473-6090311-30 Neptunus, PB 17, 8400 Oostende



### Campagne P902 LIBERATION

**V**anaf 22 maart start de riviernelboot P902 Libération opnieuw met haar jaarlijkse opdracht, met name de representatie van onze Marine in het binnenland en dit tot eind oktober. Het schip vaart van stad tot stad of jachthaven en ontvangt er elk weekend de lokale autoriteiten en de pers. Woont u in de buurt van een rivier of kanaal, dan vaart de P902 wellicht ook voorbij uw achtertuin. Misschien ligt het schip zelfs tijdens het weekend in uw stad of dorp afgemeerd! Bekijk het vaarprogramma dat werd overgemaakt aan alle commando's of surf naar de internetsite Marine ([www.mil.be](http://www.mil.be)). Breng een bezoek aan de patrouilleboot met uw familie en vrienden. Bent u lid van een vereniging, kent u lokale autoriteiten of oudgedienden van de Krijgsmacht, of hebt u schoolgaande kinderen, aarzel dan niet om schriftelijk contact op te nemen met de dienst "Public relations" van de Marine, Kwartier Koningin Elisabeth, Everestraat 1, 1140 Evere. Wij proberen voor u een rondvaart te voorzien in Uw streek aan boord van de P902. Maak gebruik van dit uniek PR-schip om onze Marine te promoten en organiseer voor uw vrienden een onvergetelijke gratis rondvaart.

### Campagne du P902 LIBERATION

**A**partir du 22 mars 1999, le patrouilleur fluvial P902 Libération reprendra sa mission annuelle de représentation à travers notre pays, et ce, jusqu'à fin octobre. Le navire navigue de ville en ville ou yacht-clubs, et reçoit à son bord, tous les week-end, les autorités locales et la presse. Si vous habitez le long d'un canal ou d'une voie navigable, il n'est pas impossible que le Libération passe au fond de votre jardin. Le navire pourrait également relâcher pour le week-end dans votre localité. Si c'est le cas, étudiez le programme de la vedette en consultant le site "Internet" de la Marine ([www.mil.be](http://www.mil.be)). Visitez le patrouilleur en famille ou avec vos amis. Si vous êtes membre d'une association, si vous connaissez personnellement des autorités locales ou des anciens, si vous avez des enfants à l'école, n'hésitez pas à contacter le Service des Relations Publiques de la Marine, Quartier Reine Elisabeth, 1, Rue d'Evere, 1140 Evere par écrit. La Marine pourrait ainsi vous faire bénéficier d'une randonnée sur l'eau à bord de la vedette. Faites usage de cette unique opportunité de promouvoir votre Marine et organisez pour vos connaissances une randonnée inoubliable et gratuite.

DATUM DATE	HAVEN PORT	DATUM DATE	HAVEN PORT	DATUM DATE	HAVEN PORT
22-23/04/99	BRUGGE	24/04/99	GENT	25/04/99	TEMSE
26/04/99	ANTWERPEN	30-31/04/99	GENT	01/-03/05/99	ZWEVEGEM
04/05/99	GENT	05/05/99	TEMSE	06/05/99	BATTEL
07-09/05/99	LEUVEN	10/05/99	BATTEL	11/05/99	BRUSSEL BRUXELLES
12/05/99	RONQUIERES	13-17/05/99	SENEFFE	18/05/99	RONQUIERES
19-24/05/99	HALLE	25/05/99	RONQUIERES	26/05/99	CHARLEROI
27-31/05/99	FLOREFFE	01-05/06/99	ZELE	06/06/99	TEMSE
07/06/99	DUFFEL	08/06/99	DESSEL	09/06/99	LEOPOLDSBURG
10-11/06/99	LEOPOLDSBURG	12/06/99	DUFFEL	13/06/99	GENT
14/06/99	BRUGGE	15-18/06/99	ZEEBRUGGE		





**AKTIVITEITEN VAN DE DIENST PUBLIC RELATIONS VAN DE MARINE**  
**ACTIVITES DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE LA MARINE**

DATUM DATE	PLAATS ENDROIT	MANIFESTATIE MANIFESTATION	BOETIEK NEPTUNUS BOUTIQUE NEPTUNUS
8-9/05/99	BRUSSEL BRUXELLES	Havenfeesten Fêtes du Port	Ja Oui
8-9/05/99	CINEY		
13/05/99	SAFRAANBERG TECHNISCHE SCHOOL		
15-16/05/99	VILVOORDE		
19-30/05/99	HALLE		
29-30/05/99	ANTWERPEN	Portival	Ja Oui
1-6/06/99	GENT	Megafestatie	
16-18/07/99ZEE- BRUGGE	ZEEBRUGGE	Dagen van de Marine Journées de la Marine	Ja Oui
20-21/07/99	BRUSSEL BRUXELLES	Park Parc	Ja Oui



**AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE**  
**ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE**

Naam Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van Du	Tot Au	Haven Port	Opmerking Remarque
BICESTER	M36	UK	10/02/99	15/02/99	ANTWERPEN	
BUYSKES	A904	N	12/02/99	15/02/99	ANTWERPEN	
DILLINGEN	M1062	D	21/02/99	8/03/99	OOSTENDE	
VLAARDINGEN	M863	N	19/02/99	22/02/99	OOSTENDE	
ANTICOSTI	110	CA	22/03/99	9/04/99	ZEEBRUGGE	
GLACE BAY	701	CA	22/03/99	9/04/99	OOSTENDE	MOST
KINGSTON	700	CA	22/03/99	9/04/99	OOSTENDE	MOST
LAPEROUSE	A 791	F	26/03/99	29/03/99	ZEEBRUGGE	
LUTTEUR	A 673	F	26/03/99	29/03/99	ZEEBRUGGE	
CARLSKRONA	M04	S	7/04/99	12/04/99	ANTWERPEN	



# AANLEGGEN VAN BELGISCHE MARINESCHEPEN IN HET BUITENLAND IN 1998

## ESCALES DES NAVIRES BELGES A L'ETRANGER EN 1998

### WIELINGEN

12-22 JAN BREST  
24 AUG - 05 DEC BREST

### WESTDIEP

30 JAN - 5 FEB BREST  
13 - 16 FEB BREST  
19 FEB BREST  
28 FEB - 4 MAR ALEXANDRIA  
13 - 17 MAR SOUDHA  
20 - 23 MAR KERKIRA  
27 - 30 MAR PALERMO  
6 APR GIBRALTAR  
22 - 25 MEI BREST  
28 MEI - 2 JUN LISBOA  
7 - 10 JUN LISBOA  
12 - 15 JUN FUNCHAL  
21 - 24 JUN LISBOA  
26 - 29 JUN CADIZ  
15 - 18 OKT KALININGRAD  
19 - 22 OKT GDANSK  
2 - 13 NOV BREST

### WANDELAAR

13 - 16 FEB LEITH  
27 FEB - 4 MAR DUBLIN  
24 - 30 APR BREST  
24 MAR - 9 APR BREST  
26 - 29 JUN AARHUS  
27 - 31 AUG PORTSMOUTH  
7 - 11 SEP SOUDHA  
15 - 18 AUG MALAGA  
9-12 OKT LE HAVRE  
16 - 19 OKT CORK  
23 - 26 OKT FASLANE  
6-9 NOV LEITH

### ASTER

12 - 16 FEB GLASGOW  
27 FEB - 2 MAR ABERDEEN  
6-9 MAR TRONDHEIM  
13 - 14 MAR BODO  
21 - 23 MAR BODO

### BELLIS

21-23 FEB FREDERIKSHAVN  
27 FEB - 5 MAR FREDERIKSHAVN  
8-9 MAR TRONDHEIM  
14 - 15 MAR BODO  
18 MAR RAMSUND  
20-23 MAR BODO  
18 - 20 APR ECKERNFOERDER  
29 - 30 APR KIEL  
3-8 MAY BERGEN  
14-15 MAY VIGO  
18-20 MAY PONTA DELGADA  
29 MAY - 6 JUN HALIFAX  
18 - 28 JUN HALIFAX  
2 - 8 JUL NORFOLK  
8-14 JUL LITTLE CREEK  
16 - 19 JUL NEW YORK  
24 - 27 JUL ST. JOHNS  
2 - 5 AUG REYKJAVIK  
7 - 10 AUG REYKJAVIK  
11 - 14 DEC LEITH

### CROCUS

15-19 JUN BREST  
10 - 13 JUL MALMO  
25 - 27 JUL ST. MALO  
18 - 21 SEP HAMBURG  
25 - 28 SEP AALBORG  
2 - 5 OKT STAVANGER  
9 - 12 OKT BERGEN  
16 - 25 OKT GLASGOW  
6 - 9 NOV DUNDEE  
13 - 16 NOV BREST  
27- 30 NOV AMSTERDAM  
4 - 7 DEC IPSWICH

### LOBELIA

20-23 MAR ROTTERDAM  
17 - 20 APR KIEL  
4 - 8 JUN SCHEVENINGEN  
19 - 26 JUN KIEL  
6 JUL FREDERIKDHAVEN  
10 - 13 JUL MALMO  
14 - 15 JUL KIEL  
17 - 20 JUL LONDON  
25 - 27 JUL ST. MALO  
4-6 SEP OLPENITZ  
7 - 13 SEP KIEL  
16 SEP TALLINN  
21 - 22 SEP TALLINN  
2 - 5 OKT BREST  
16 - 19 OKT BORDEAUX

### NARCIS

9-12 JAN SOUTHAMPTON  
16-19 JAN BARROW-IN-FURNESS  
26 JAN CAMPBELTOWN  
29 JAN CAMPBELTOW  
31 JAN - 3 FEB GLASGOW  
6 - 9 FEB KIRKWALL  
13 - 16 FEB ARENDAL  
20 - 23 FEB AARHUS  
4 MAR BREST  
1 - 11 MAY STAVANGER  
10 - 13 JUL MALMO  
17 - 20 JUL LONDON  
25 - 27 JUL ST. MALO  
8 - 10 SEP LISBOA  
19 - 21 SEP KOPER  
27 - 29 SEP BRINDISI  
2 - 5 OKT CAGLIARI  
16 - 19 OKT PALERMO  
27 - 30 OKT IZMIR  
8 - 10 NOV CONSTANZA  
19 - 21 NOV MALAGA

### GODETIA

17 - 20 APR KIEL  
30 APR - 4 MEI KIEL  
8 - 10 SEP LISBOA  
19 - 21 SEP ANCONA  
27 - 29 SEP BRINDISI  
2 - 5 OCT CAGLIARI  
16 - 19 OCT PALERMO  
27 - 30 OCT IZMIR  
4 - 6 NOV KUSA DASI



11 - 13 NOV PIRAEUS  
19 - 21 NOV MALAGA

#### BELGICA

13 - 15 MAR DOVER  
14 - 17 MEI CORK  
19 - 25 JUN LISBOA  
26 - 27 JUN VIGO  
7 - 10 JUL LA CORUNA  
18 - 20 SEP AMSTERDAM  
16 - 19 OKT BOULOGNE  
15 - 18 NOV CHERBOURG

#### TRUFFAUT

19 - 22 JUN DIEPPE  
24 - 26 JUL BOULOGNE  
11 - 14 DEC LEITH

#### MYOSOTIS

16 - 17 FEB CHERBOURG  
4 MAR BREST  
17 - 20 APR KIEL  
20 - 24 APR WARNEMUNDE  
27 APR - 4 MAY KIEL  
15 - 18 MAY BREST  
19 MAY LORIENT  
22 - 25 MAY LISBOA  
29 MAY BREST  
12 - 14 JUN LEITH

2 - 3 JUN BREST  
10 - 15 JUL CORK  
22 - 24 JUL BREST  
25 - 27 JUL ST. MALO  
20 - 21 JUL ST. MALO  
16 - 18 OKT FALMOUTH  
11 - 14 DEC LEITH

#### ZENOBE GRAMME

21 - 23 MAY RAMSGATE  
12 - 15 JUN LOWESTOFT  
3 - 9 JUL DELFZIJL  
16 - 19 JUL FALMOUTH  
28 JUL - 19 AUG LISBOA  
22 - 24 AUG LEIXOES

#### ALBATROS

19 - 22 JUL HELGOLAND  
13 - 24 OKT SCHEVENINGEN  
2 - 5 DEC NEWCASTLE

#### VALCKE

10 - 13 JUL IPSWICH  
13 - 14 JUL HARWICH  
31 JUL DOVER  
1 - 3 AUG LE TREPORT  
26 - 30 AUG DARTMOUTH

### SCHEPEN VAN DE BELGISCHE MARINE - NAVIRES DE LA MARINE BELGE

SCHIP  
NAVIRE

COMMANDANT  
COMMANDANT

PETERSTAD  
VILLE MARRAINE

#### Operationeel / Opérationnels

F910 WIELINGEN	CPF FRANCOIS	MALMEDY
F911 WESTDIEP	KVK SCHAEVERBEKE	ST-NIKLAAS
F912 WANDELAAR	FKP GODDYN	GENT
A960 GODETIA	CPC LUCARELLI	OOSTENDE
M915 ASTER	LTZ FLAMANT	BLANKENBERGE
M916 BELLIS	1LV PLUMIER	ARLON
M917 CROCUS	LTZ DE BEURME	GENK
M921 LOBELIA	1LV DANDOIS	DIEST
M922 MYOSOTIS	LDV CHARLIER	KOKSIJDE
M923 NARCIS	LTZ HUYGENS	MONS
A962 BELGICA	LDV VITTONI	TEMSE
A958 ZENOBE GRAMME	LDV SEVRIN	BRUSSEL
A963 STERN	1LZ SOETEMANS	
A950 VALCKE	1MP TABURY	NIEUWPOORT
A951 HOMMEL	1MR VANDENDRIESSCHE	
A953 BIJ	1MR GOUWY	
A954 ZEEMEEUW	1MC FLOREE	
A996 ALBATROS	1OM VANEYGEN	
A997 SPIN	KMC VANDERVELDE	
P902 LIBERATION	1MC FONTEYNE	FLOREFFE
A982 ALPA (yacht royal)		

#### Décommissionnés / Niet gecommisionneerd

M924 PRIMULA      M908 TRUFFAUT      A961 ZINNIA      A956 KREKEL

Mise à jour le 16 février 1999



# KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

## BENOEMINGEN - PROMOTIONS

Zijn bevorderd tot de graad van ( nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promus au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

CPV	Hellemans M.	26/12/98	1MC	Peisker J.	26/12/98	KMC	Verpoort F.	26/12/98
CPV	Vaessen N.	26/12/98	1MC	Robyns J.	26/12/98	KMC	Weise F.	26/12/98
CPV	Van Knippenberg G.	26/12/98	1MC	Van Den Eede R.	26/12/98	KMT	Ackein I.	26/03/99
A1C	Dillen P.	01/10/98	1MC	Van Rysselberge D.	26/12/98	QMT	Ancart E.	26/12/98
CPF	Braet R.	26/12/98	SMU	Van Walleghem M.	26/12/98	KMT	David E.	26/06/98
CPF	Goussaert F.	26/12/98	1MC	Vandamme M.	26/12/98	KMT	De Baets J.	26/12/98
CPF	Maes R.	26/12/98	1MC	Vangaever G.	12/10/98	QMT	Fivez J.	26/06/98
CPF	Marsia L.	26/12/98	1MC	Waeyaert N.	26/12/98	QMT	Kocsis M.	26/03/98
CPF	Robyns J.	26/12/98	MU1	Peeters P.	26/12/98	KMT	Lombaert F.	26/12/98
CPC	Hap V.	26/12/98	1MR	Swertvaegher Y.	26/12/98	QMT	Olivier L.	26/12/98
CPC	Lacroix P.	26/12/98	MU1	Vercauteren G.	26/12/98	KMT	Panneels P.	26/12/98
CPC	Murangwa N.	26/12/98	MU1	Vergauwen E.	26/12/98	QMT	Smets P.	26/12/98
CPC	Rijckaert C.	26/12/98	1MR	Vermeersch L.	26/12/98	KMT	Vandekerckhove P.	26/12/98
A2C	Dewulf G.	01/11/98	1MR	Viaene S.	26/12/98	KMT	Vanelverdinghe K.	26/09/98
2EV	Kockx E.	26/09/98	MTR	Malingreau C.	26/12/98	1MT	Cappoen K.	26/12/98
2EV	Monteyne	27/09/98	MTR	Soenens M.	26/06/98	1MT	Pollet T.	26/12/98
2EV	Saeyls L.	28/09/98	1CC	Brusseel	26/03/99	1MT	Poncelet S.	26/12/98
1MC	Ackx M.	26/12/98	KMC	Coens P.	26/03/99	1MT	Sprimont D.	26/12/98
1MC	Baert M.	26/12/98	KMC	De Beuckelaer H.	26/12/98	1MT	Tassiaux Ch.	26/12/98
SMU	Ceunen F.	26/12/98	KMC	De Gheselle R.	26/03/99	MA1	Aerbeydt A.	01/10/98
1MC	Clarenne B.	26/12/98	KMC	De Wijndt G.	26/03/99	MA1	Andries D.	01/03/99
1MC	Coquet R.	26/12/98	KMC	Defour H.	26/03/99	MA1	Bloes M.	01/03/99
1MC	Cordy B.	12/10/98	QMC	Fraikin M.	26/12/98	MA1	Callens D.	01/03/99
1MC	Crepeele M.	12/10/98	KMC	Henry N.	26/12/98	MA1	Dorane M.	01/03/99
1MC	De Kezel E.	26/12/98	QMC	Leurquin R.	26/12/98	MA1	Goedefroid L.	01/01/99
1MC	Defer N.	12/10/98	KMC	Luypaert P.	26/12/98	MA1	Lagae G.	01/03/99
1MC	Deroo C.	26/12/98	KMC	Maeckelberghe G.	26/12/98	MA1	Latruwe K.	01/03/99
1MC	Dierick M.	26/12/98	KMC	Niemegeers G.	26/12/98	MA1	Lesuisse J.	01/03/99
1MC	Draye A.	12/10/98	KMC	Poppe D.	26/12/98	MA1	Meul B.	01/03/99
1MC	Drieghe G.	12/10/98	KMC	Van Buylaere C.	26/12/98	MA1	Muys J.	01/03/99
1MC	Gontier-Versailles L.	12/10/98	KMC	Van Noten L.	26/12/98	MA1	Pedicone D.	01/10/98
1MC	Hellemans C.	12/10/98	KMC	Vannieuwenhuyse R.	26/12/98	MA1	Storm S.	01/09/98
1MC	Maesen D.	26/12/98	KMC	Verhoeven D.	26/12/98			



## Overlijden van de Commandant van de K226 GODETIA

In december 1998 overleed op 87-jarige leeftijd de Lieutenant Commander Alan PIERCE. In 1942 en 1943 was hij commandant van de K226 Godetia, een korvet van de "FLOWER"-klasse.

Deze zeeman werd in januari 1911 geboren en diende eerst als officier bij de handelsmarine en ging in 1936 over naar de Royal Navy Reserve. In dit kader werd hij terug onder de wapens geroepen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij onderscheidde zich op de kruiser "RENOWN" tijdens de campagne van Noorwegen en in het gevecht met de "BISMARCK" in mei 1941, als artillerie-officier. Daarna kreeg hij het bevel over de "BEGONIA", en uiteindelijk in 1942 over de "GODETIA". Als Luitenant-ter-zee en enige Engelse onderdaan aan boord, voerde hij het bevel over een korvet dat uitsluitend bestond uit officieren, onderofficieren en matrozen van de Belgische Sectie van de Royal Navy. Het korvet vaarde dan ook onder twee vlaggen, de Royal Ensign en de Belgische vlag. Er moet hier gezegd dat de staf was samengesteld uit bekwame officieren: eerste luitenant Larose, artillerie officier Delforge, verbindingsofficier Böting en navigatieofficier R. Grandjean. De bruikbare taal aan boord was Engels. Het korvet nam dapper deel aan de hevige konvooigevechten van 1943. In 1943 muteerde Lieutenant Commander Pierce de "SPIRAEA" waarover hij een jaar het bevel voerde. Daarna ging hij aan boord van een sloop in de Golf van Gascogne en nam hij deel aan de landing. In 1946 werd hij gedemobiliseerd en gaf les in verschillende Zeevaartscholen o.m. te Southampton, Ghana en Australië. In 1949 werd hij Ridder in de Kroonorde voor zijn diensten aan België bewezen. In 1997 kwam hij voor het laatst op Belgisch grondgebied en wel te Londen aan boord van de huidige Godetia.

## Mort du Commandant du K226 GODETIA

Le Lieutenant Commander Alan PIERCE est décédé en décembre dernier à l'âge de 87 ans. Il fut le commandant, en 1942 et 1943, du K226 Godetia, une corvette de la classe "FLOWER".



De K226 Godetia die instond voor de konvooibegeleiding  
Le K226 Godetia qui participa à l'accompagnement des convois

Foto/Photo: Neptunus

Né en janvier 1911, Pierce servit d'abord comme officier de marine marchande et rejoignit la Royal Navy Reserve en 1936. C'est dans ce cadre qu'il fut appelé sous les drapeaux lors du deuxième conflit mondial. Il se distingua sur le croiseur "RENOWN" pendant la Campagne de Norvège et dans le combat contre le "BISMARCK" en mai 1941, comme officier d'artillerie. Il commanda ensuite le "BEGONIA", et enfin en 1942, le "GODETIA". Alors lieutenant de vaisseau et seul sujet britannique sur une corvette de Sa Majesté battant pavillon belge à côté de la White Ensign, il entraîna, avec beaucoup de doigté et de compréhension, l'équipage composé d'officiers, de sous-officiers et de matelots de la Section Belge de la Royal Navy. Il faut dire qu'il disposait d'un état-major de marins de métier : le premier lieutenant Larose, le canonier Delforge, l'officier de communications Böting et le navigateur, l'enseigne R. Grandjean. Afin d'éviter la confusion dans les ordres, ceux-ci étaient donnés en anglais. La corvette prit vaillamment part aux batailles de convois de 1943. Le Lieutenant Commander Pierce mute alors en 1943 sur la "SPIRAEA" qu'il commande pendant un an, puis sur un sloop dans le Golfe de Gascogne et pendant le débarquement. Démobilisé en 1946, il professa dans diverses écoles de navigation à Southampton, au Ghana, en Australie, etc ... En 1949, il devient Chevalier de l'Ordre de la Couronne pour services rendus à la Belgique. Il fut invité pour la dernière fois en 1997 sur le territoire belge, à Londres cependant, en fait, sur notre Godetia actuel.

posait d'un état-major de marins de métier : le premier lieutenant Larose, le canonier Delforge, l'officier de communications Böting et le navigateur, l'enseigne R. Grandjean. Afin d'éviter la confusion dans les ordres, ceux-ci étaient donnés en anglais. La corvette prit vaillamment part aux batailles de convois de 1943. Le Lieutenant Commander Pierce mute alors en 1943 sur la "SPIRAEA" qu'il commande pendant un an, puis sur un sloop dans le Golfe de Gascogne et pendant le débarquement. Démobilisé en 1946, il professa dans diverses écoles de navigation à Southampton, au Ghana, en Australie, etc ... En 1949, il devient Chevalier de l'Ordre de la Couronne pour services rendus à la Belgique. Il fut invité pour la dernière fois en 1997 sur le territoire belge, à Londres cependant, en fait, sur notre Godetia actuel.



## Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

KTZ D. DE RUYTTER

KTZ J. LITIERE

FKP J. VANDENBERGHE

KVK G. DE GRANDE

## Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont mis en disponibilité ou prennent leur pension. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1LV R. MOONS

MPC J. DELBRASSINNE

1OM M. VAN EGROO

SMU A. BRULEZ

---

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**



1MC 1ste KL (b.d.)  
J. VERNAILLEN



1MC B. GHESQUIERE



MTC H. STEEN



KMT(b.d.)  
R. CATTRYSSSE

KTZ(b.d.) J. VAN EECHOUTE

CPC(e.r.) G. FRANCOIS

CPC(e.r.) M. RENSON

1MC(e.r.) J. ORBAN

1MR S. VANDEWEGHE

MTR(b.d.) F. VERLEYE

KMC (b.d.) C. BLOMME



# INFO RESERVE

Merkwaardige exposé van Divisieadmiraal M. Verhulst

## BELGISCHE MARINE VOOR DE BEVEILIGING VAN WEST-EUROPA

Op hun 21ste nationaal congres dat de reserveofficieren van de Marine onlangs te Brugge organiseerden, hoorden wij een merkwaardige uiteenzetting van divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Belgische Marine. Hij pleitte er voor een efficiënt maritiem beleid in ons land waarbij de militaire marine een voornaam rol te vervullen heeft.

Om de maritieme toegangswegen tot onze zeehavens veilig te kunnen stellen in crisissituaties moet ons land beschikken over een volwaardige Marine. Daarom moet in eerste instantie de organisatie van de reserve-eenheden op een nieuwe leest geschroeid worden. Om dit doel te bereiken moet tegen het jaar 2001 zo'n 1.600 marinepersoneel gerekruteerd worden die na 5 jaar effectieve dienst de nieuwe Reserve moeten vormen. Een permanent effectief van circa 4.000 mannen moet kunnen bereikt worden.

### De maritieme wereld van morgen

Volgens de admiraal wordt de wereld van de XXIste eeuw een uitgesproken maritieme wereld. In deze context gezien is het nodig dat ons land een Maritieme Liga heropricht. Deze liga was in vroegere tijden bijzonder actief, maar bestaat heden ten dage nog enkel op papier. Ze zou alle verenigingen en instanties groeperen die de belangen van maritiem

België behartigen en promoten. In 1999 hoopt men de heroprichting van de Liga klaar te hebben.

Voor de val van de Berlijnse Muur had de Westerse wereld maar één potentiële vijand. Nu is de toestand op geo-politiek gebied veel complexer geworden. Daarom blijft de beveiliging van de Westerse cultuur een absolute prioriteit. Er moet dan ook gestreefd worden naar meer solidariteit onder de Westerse allianties. Bundeling van de krachten is dus noodzakelijk om onze veiligheid te vrijwaren. De middelen die we daartoe moeten aanwenden, moeten afgestemd worden op de gepaste reacties op crisissituaties. Thans zijn onze middelen teveel opgevat als oorlogsmiddelen en dat moet veranderen.

### Het aandeel van onze Marine

In concreto moet onze militaire Marine dan ook verder uitgebouwd worden op haar drie componenten: konvooibegeleiding, mijnenveegoperaties en logistieke steuneenheden. Qua konvooibegeleiding is dat de taak van ASM-fregatten. De Belgische Marine zou over 4 dergelijke fregatschepen moeten beschikken, waarvan er 2 operationeel zijn. Om dit doel te bereiken is een investering van ruim 14 miljard BEF gevergd. Qua mijnenbestrijding is een vloot van 7 mijnenjagers en 4 kustmijnenvegers (KMV) een absoluut

minimum. De 4 KMV's zullen waarschijnlijk op de Oostendse werven van Polyship gebouwd worden, tenzij Nederland de bouworders binnenrijft.

Wat de logistieke steuneenheden betreft, zal in 2005 het commando- en logistieke steunschip "Zinnia" moeten vervangen worden. Daar ons land geregeld deelneemt aan humanitaire opdrachten in het buitenland en in deze context veelal maritieme middelen aangewend worden, is van een dergelijke eenheid meer polyvalentie geëist. De politieke en diplomatieke voordelen die ons land hierbij kan oogsten, zijn beslist niet te versmaden. Daarbij moet ook gedacht worden aan de economische voordelen die België uit deze operaties kan halen.

Concluderend stelt de stafchef van de Marine dat België - en in het bijzonder zijn militaire Marine - een belangrijke rol te vervullen heeft in de uitbouw van maritiem Europa. Het is niet omdat wij een betrekkelijke kleine kust hebben dat wij op maritiem vlak een bescheiden rol moeten spelen. Antwerpen en Zeebrugge zijn inderdaad wereldhavens die de faam van ons land hoog houden. Daarbij blijft het vrijwaren van de West-Europese veiligheid van primordiaal belang en hietoe kan men ons land beslist zijn steentje bijdragen.

*Erefregatkapitein H. Rogie*





Een groot weldoener ging van ons heen

## IN MEMORIAM JOZEF SIMONS

Op 26 november jongstleden overleed te Oostende Jozef Simons (68), een bekende figuur in 's lands Zeemachtmid-dens. Na de vele jaren op zee aan boord van onze Marine-schepen, werkte hij mee aan de bouw van de fregatten in het kader van zijn specialiteit. Hij bracht het tot Oppermester en werd ondermeer vereerd met de medaille voor humanitaire opdrachten in het buitenland.

Na zijn oppensioenstelling bleef Jozef Simons bijzonder actief in het marineleven. Als bestuurslid van VGZM, de

Vereniging der Gepensioneerden van de Zeemacht, cumuleerde hij de functies van feestleider, penningmeester en sociale werker. Ook het opstellen en het publiceren van het driemaandelijks informatiebulletin voor de oudgedienden van de Marine was zijn werk. Zo bracht hij de vereniging tot een ongeken-de bloei en klom het ledenaantal tot ver boven de 1.000. Hij slaagde erin oudgedienden uit de verste hoeken van ons land samen te brengen op korpsmaaltijden, eindejaarfeesten en andere activiteiten die hij alhier organiseerde. Ook bij het oprichten van de bekende Oostendse Marineclub speelde hij een actieve rol.

Maar het was vooral in het sociale dienstbetoon dat Jozef Simons zich verdienstelijk maakte. Leven werd voor hem dienend onder de mensen staan. Zo stichtte hij de SOS-actie voor de zieke hulpbehoef-tige leden alsook voor de weduwen van zijn overleden wapenbroeders. In het hele land had hij medewerkers aangesteld om hem in deze humanitaire taak bij te staan. Ontelbaar waren diegenen die hij hem te rade kwamen en daadwerkelijk geholpen werden. Hij heeft veel goed gedaan dat zelfs niet geweten is.

Zonder zijn tijd te sparen heeft hij zich ten volle aan deze taak gewijd. Een taak die hij opvatte als zending, als een plicht. Zijn dynamisme en zijn inzet waren bijzonder groot en zijn gulle kameraadschap alom present. Zoals tijdens zijn dienstjaren schonk hij het beste van zichzelf aan zijn oprustgestelde kameraden. Voor hen was hij de weldoener en de vertrouwensman op wie men altijd rekenen kon. Hij was de bescheidenheid zelf, want hij oordeelde dat het normaal was zich in te zetten voor het welzijn van anderen.

Zowel op zee als tijdens zijn oppensioenstelling was hij een harde werker, een moedig man en een goede kameraad. Zijn eerlijkheid en integriteit waren door allen geprezen. Zijn bereidwilligheid kende geen grenzen. Ontelbare mensen in nood heeft hij bezocht en geholpen. Heel wat pensioendossiers werden door hem opgemaakt en geregeld. Nooit werd vergeefs op hem beroep gedaan.

Hij die graag onder de mensen vertoefde en overal vriend aan huis was, is eenzaam gestorven. Noch van zijn familie, noch van zijn vele vrienden en oud-wapenbroeders heeft hij afscheid kunnen nemen. Op de morgen van 26 november trof men hem dood in zijn woning aan. Zijn hoofd rustte op zijn werktafel. Het vale licht van zijn computer wierp op zijn handen een bleke schijn...

Dienend voor zijn medemens was hij geveld. Geruisloos geurt zijn naam voor altijd in de tuin van ons hart.

H.R.





Un homme de bien nous a quitté

## **IN MEMORIAM JOZEF SIMONS**

Le 26 novembre dernier, à Ostende, s'en est allé Josef Simons, personnalité connue à la Force Navale.

Après avoir servi de nombreuses années à bord des bâtiments de notre Marine, il participa à la construction des frégates dans des domaines propres à sa spécialisation. Il fut promu au grade de maître principal et décoré, entre autres, de la médaille pour missions humanitaires à l'étranger.

Après sa mise à la retraite, Josef Simons ne resta pas inactif. En tant que membre du conseil d'administration de l'APFN, l'Association des Pensionnés de la Force Navale, il cumula les fonctions de trésorier, de gestion des affaires sociales et d'organisation des fêtes. La rédaction et la publication du bulletin trimestriel d'informations était son œuvre. Ainsi contribua-t-il au plein essor de l'Association et porta le nombre de ses membres bien au-delà du millier. Il parvint à convier les "anciens" des régions les plus éloignées du pays aux "repas de corps", "fêtes de fin d'année" et autres activités qu'il organisait ici même. Il fut tout aussi actif lors de la fondation du "Marine Club".

Mais ce fut surtout par ses bons offices dans le domaine social que Josef Simons fut le plus méritant. Vivre pour lui, c'était être au service des autres. Il créa donc l'Action de Solidarité SOS à l'attention des membres malades en difficulté et des veuves de ses compagnons d'armes décédés. Il disposait dans tout le pays de collaborateurs prêts à l'assister dans sa tâche humanitaire. On ne compte plus les membres qui vinrent prendre son conseil et furent effectivement aidés. Il a fait beaucoup de bien et souvent ignoré.

Sans épargner son temps, il s'est consacré à cette tâche, une tâche qu'il concevait comme une mission, comme un devoir. Son dynamisme et son enthousiasme furent considérables et sa camaraderie généreuse omniprésente. A ses camarades en retraite, il offrit le meilleur de lui-même comme au temps de ses années de service. Pour eux, il était l'homme de bien, l'homme de confiance sur lequel on pouvait compter. Il était la modestie même, car il estimait qu'il était normal de contribuer au bien-être des autres.

Tant en mer qu'à la retraite, il fut dur à la tâche, un homme courageux et un bon camarade. Son honnêteté et son intégrité furent dignes de tous éloges. Son obligeance ne connaissait pas de limites. Il a visité et aidé de nombreux membres, établi et réglé de nombreux dossiers de pension. Jamais il ne lui fut fait appel en vain.

Lui qui volontier s'arrêtait chez quelqu'un, avait partout des amis, est parti seul. Il n'a pas pu prendre congé ni de sa famille, ni de ses amis, ni de ses frères d'armes. On l'a trouvé sans vie à son domicile un matin du 26 novembre. Sa tête reposait sur sa table de travail. L'écran blafard de son computer jetait sur ses mains une pâle lueur...

Il a été terrassé au service de ses semblables. En silence, son nom s'épanouit pour toujours dans le jardin de nos cœurs.



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - HAMME  
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARRIGHI D. - KRAAINEM  
 BAERT H. - HASSELT  
 BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -  
 HOUTAIN-LE-VAL  
 BAUSCH DATACOM - BIERBEEK  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BELGISCHE MARINESCHILDERS VZW -  
 BORGERHOUT  
 BELLEMANS R. - TUBIZE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION  
 VALMONT  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
 BONNEWIJN F. - Tervuren  
 BORGHS B. Eerste Meester-chef (b.d.) - BREDENE  
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE  
 BROECKHUYSEN J. - BERCHEM  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-  
 KWERPS  
 CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. - BRAINE LE  
 CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
 COLLIGNON M. Capitaine de frégate R.Hr. - LA  
 ROCHE EN ARDENNE  
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE  
 CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE -  
 BRUXELLES  
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 CUVELIER J. Eerste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE  
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
 DANGOTTE J. - BOUSVAL  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de  
 vaisseau 1ère Cl. (Hr.) - OHAIN  
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM  
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
 DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO  
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate R.Hr. - SCHILDE  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE  
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)  
 DEROO J. - LOVENDEGEM

DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE-L' ALLEUD  
 DESMET G. Eerste Meester (b.d.) - HALLE  
 DESMET-BERNAD R. Eerste Meester-chef (b.d.) -  
 ANTWERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DE WILDE-VANDENEECKHAUT N. Mevr. Wwe Vice-  
 admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE  
 DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 DHONT G. - LIMELETTE  
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 ESCH P. - BRUXELLES  
 FALASCA A. - BAUDOUR  
 FILIAERT A. - GENT  
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS  
 GILLON D. Capitaine de frégate R.Hr. - ESCANAFFLES  
 GODDAERT M. - EKEREN  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS J. - EVERE  
 GRAUX P. - AUDERGHEM  
 HANTON J.M. Quartier-maître-chef. - OOSTENDE  
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN  
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. Kapitein ter zee SBH - ANTWERPEN  
 HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -  
 BREDENE  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERBOTS P. - HASSELT  
 HERMIS SODALES - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOU MONT  
 HOREMANS W. - Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
 HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl  
 R.Hr. - BINCHE  
 HYDEX N.V. - RUISBROEK  
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-  
 LAMBERT  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 KONINCKX Chr. Professor - ANTWERPEN  
 LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -  
 BRUXELLES  
 LAMBRECHTS L. - STABROEK  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX R. - BRUXELLES  
 LENOIR F. - Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
 LEVEAU P. - Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK  
 LEYMAN F. - ITTRE  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES

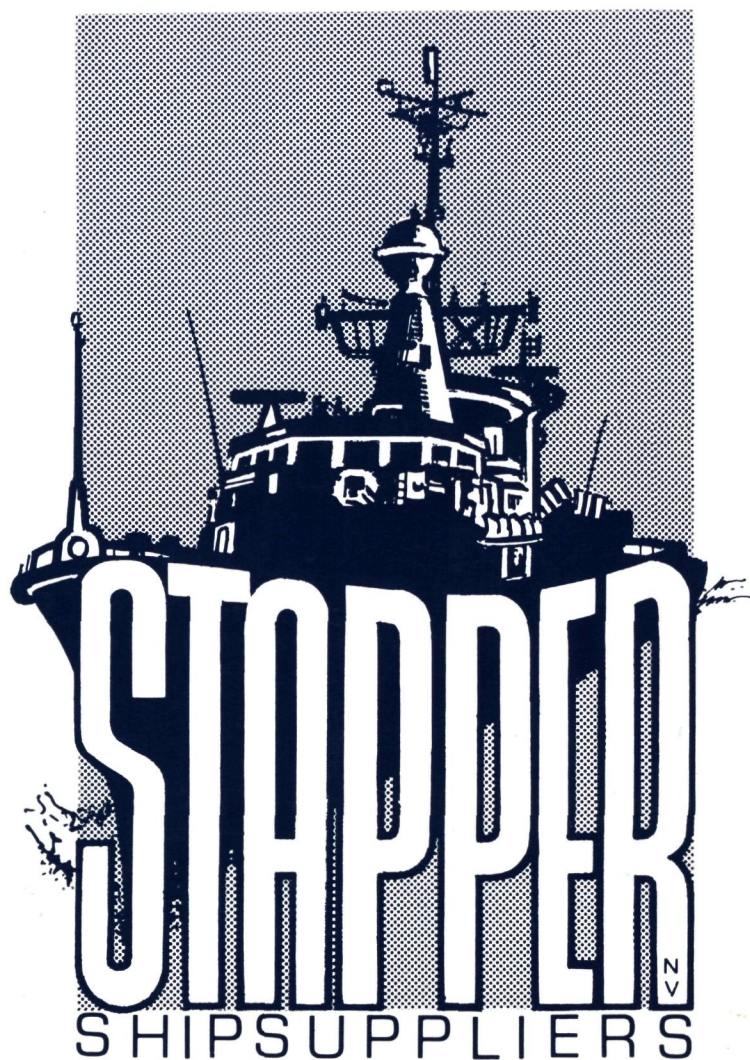


MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARINE CLUB VZW - OOSTENDE  
 MARINEVERBROEDERING W-VL - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de frégate - BRUXELLES  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Ere-Meester-chef - ST. ANDRIES  
 MOENS H. - RUMST  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - JAMBES  
 PINTELON J. Korvetkapitein R.Hr. - LENNIK  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
 POUPAERT G. - BRUGGE  
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - GEMBLOUX  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REYNIERS O. Eerste Meester-chef (R) - ST. NIKLAAS  
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - SINT. MICHIELS  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE  
 SEGAERT D. - KNOCKE-HEIST  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST. HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN  
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE  
 STEELANDT R. - BRUGGE  
 STEVENS R. - VARSENARE  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE  
 STRUMANE R. Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME - MALMEDY  
 TAS J. - WAASMUNSTER  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl (e.r.) - TERVUREN  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de flottille -

BRAINE L'ALLEUD  
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT  
 THOELLEN G. - KOERSEL  
 TOREMANS G. - KESSEL-LO  
 TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S  
 VALCKE A950 - ZEEBRUGGE  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BOGAERT H. Geneesheer-Majoor - BREDENE  
 VAN BUSSEL M.-R. Fregatkapitein - GENT  
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER  
 VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE SAINT AMBERT  
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILSKERKE-MIDDELKERKE  
 VAN DER AVOIRT N.V. - WILRIJK  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VANDEVIJVER T. - PELLEMBERG  
 VAN DE WAL M. Fregatkapitein - VLISSEGEM  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl R.Hr. - LONGUEVILLE  
 VAN GELDER Luitenant-ter-zee 1Kl (R) - ANTWERPEN  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOSTKAMP  
 VAN NECK D. - AALST  
 VANOPDENBOSCH J. - LEUVEN  
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM  
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - HEVILLERS  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERHULST L. - ANTWERPEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERLEYE J. - BRUGGE  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTON V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester-chef (b.d.) - GENT  
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE  
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 7 april 1999  
 Clôture à la date du 7 avril 1999





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 59 37**